

3,30 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 9
September 2005
54. Jahrgang

Deutschland 3,30 €
Österreich 3,80 €
Schweiz 6,50 sFr
Benelux 3,80 €
Frankreich 3,80 €
Italien 4,30 €
Dänemark 36,- dkr

B13411

TEST ZWEI WEGE:
Brekinas Schi-Stra-Bus

WERKSTATT
- Kran-Bewegung
- 243-Verschönerung

Stellwerk Hof
Hohenbudberger Speisekarte

ICE1 konvertiert
Frischzellen-Therapie mit optimierten Stauräumen

Künstler-Leben
Edgar Tinnefeld: Modellbauer, Maler, Tüftler

Dauer-Einrichtung
Camper-Freuden mit LGB-Großanlage

Vor 25 Jahren: Aus für 03 und 03.10

Schnellzugdampfer

Fast bis zuletzt einmal quer durch die Republik

Jetzt neu:

MEB-Modellbahn-Kalender 2006

Lassen Sie sich in die große Welt der kleinen Bahnen entführen - mit 13 meisterhaften, großformatigen Aufnahmen von faszinierenden Modellbahnen, professionell angefertigt vom bekannten Fotografen Andreas Stirl. Die abwechslungsreichen Motive zeigen detailreiche Dioramen ebenso wie vielfältige Großanlagen.
Ein wirklicher Blickfang, der Sie durch das Modellbahnjahr 2006 führen wird.

13 Blätter im Großformat 42,5 cm x 26,5 cm, geheftet.
Lieferung nur, solange Vorrat reicht!



€ 9,95 + € 4.-
Versandkostenanteil

Sonderpreis für Abonnenten: € 9,95 frei Haus

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: MEB-Verlag GmbH, Bestell-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried

Bestellkarte für den MEB-Modellbahn-Kalender

Bitte liefern Sie mir den MEB-Modellbahn-Kalender zum Einzelpreis von € 9,95, zzgl. Versandkostenanteil € 4,00 für Nichtabonnenten. Bei Bestellung von mehr als einem Kalender bitte Anzahl angeben: _____ Stück

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

☐ Ich bin Abonnent. Abonummer falls vorhanden:

☐ Abbuchung vom bekannten Konto (nur Abonnenten).

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) Bankleitzahl

Bankinstitut:

☐ Bargeld liegt bei ☐ Scheck liegt bei

Datum Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

09/05

Inhalt

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM



88 Dauerhaft bewohnt

Zwei Drittel des Grundstücks gehören nur der Gartenbahn: Edgar Völtzke und seine LGB auf dem Campingplatz.

26 Aufgepolstert

Die 59 ICE1-Triebzüge der DBAG werden in den kommenden Jahren in Nürnberg modernisiert.





60 Rundum frei beweglich, Teil 1

Dirk Diekow hat einen Portalkran in der Spurweite TT vollständig mobilisiert.



16 Mit zwei und drei Zylindern

Vor 25 Jahren verabschiedeten sich bei der DR die Schnellzug-Dampfloks der Baureihen 03.0-2 und 03.10.



Bis 1980 im Plandienst: Die leichten Pazifiks der DR. Hier steht 03154 im Bahnhof Güsten. Wenig später wurde die stolze Lok ausgemustert.

80 Kunstvoll gestaltet

Der Lebenskünstler Edgar Tinnefeld beschäftigt sich nicht nur mit dem Malen von Lokporträts.



BAHNWELT AKTUELL

DB REGIO

Baden-Württemberg bewegt was

● Mit großer Vorfreude fuhr eine kleine DB-Regio-Delegation am 22. Juli 2005 von Stuttgart nach Kassel, um die erste von 22 Lokomotiven der neuen Baureihe 146.2 zu übernehmen. Ein wenig aufgeregt sei er, meinte Peter Rumpf, kaufmännischer Leiter und Sprecher Regionalverkehr Baden-Württemberg, es sei wie beim Autokauf, „ab und zu möchte man doch ein neues haben." Die letzten neuen Loks für DB Regio in Baden-Württemberg gab es nach der Wende in Form der Baureihen 143 und 112, und die seien damals auch keine Neuwagen gewesen. Da neue Lokomotiven keine Alltäglichkeit sind, kam auch Norbert Kuhnle als Vertreter der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, der regionalen Bestellerin von SPNV-Leistungen, mit zur Präsentation. Auch in Kassel am Bombardier-Standort war man vorbereitet auf den Roll-Out und die offizielle Übergabe der neuen Baureihe an den Bahnkonzern. Nach einigen kleinen Ansprachen, Musik, einer Akrobaten-Einlage und mehreren Böllern durften die DB-Männer ihr neues Schmuckstück in Augenschein nehmen.



Mit einem Knall erschien 146 201 vor den wartenden Gästen in Kassel.

Die Baureihe 146.2 ist eine Weiterentwicklung der bereits sehr erfolgreich eingesetzten Reihen 146.0 und 146. 1 aus der Bombardier-Traxx-Familie. Konzernintern lautet die Bezeichnung für diese 5600 kW starke und 160 km/h schnelle Loktype „TRAXX P 160 AC 2". Die 22 Maschinen für Baden-Württemberg entstammen einem Rahmenvertrag zwischen DB AG und Bombardier über 150 Lokomotiven, von denen bislang 109 abgerufen sind. Äußerlich gleicht die neue Lok den anderen Maschinen der Traxx-Familie, die wesentlichen Innovationen liegen im Inneren der 146.2: Die moderne IGBT- (Insulated Gate Bipolar Transistor)-Stromrichter-Technik erhöht den Wirkungsgrad



Freude pur: Peter Rumpf (DB Regio, mi.), Steffen Riepe und Edmund Schlummer (Bombardier).

Gegendarstellung

Zum Beitrag „Turbulenz um Insolvenz" in der Juliausgabe des MEB erreichte uns folgende Gegendarstellung:

1. Hr. Pfeilsticker ist zu keinem Zeitpunkt zum Geschäftsführer bestellt worden, da der Minderheitsgesellschafter Deutsche Regionaleisenbahn GmbH dieser Bestellung kraft seiner Sperrminorität widersprochen hat. Die diesbezügliche Sperrminorität wurde durch den Mehrheitsgesellschafter, den Zweckverband Döllnitzbahn, im Anerkenntnisurteil des Landgerichts Leipzig vom 15.06.2005 (Az. 5 HK O 1142/05) anerkannt.

2. Unwahr ist, dass die DBG vom ZVNL aufgefordert worden sei, für die Zeit ab Juni 2005 ein schlüssiges Betriebskonzept vorzulegen. Gemäß Beschluss der Verbandsversammlung vom 11.03.2005 war ein Konzept für den Zeitraum ab Ende 2006 (Ende Landesgartenschau) zu erstellen.

3. Bezüglich der geforderten Anzahl der zu befördernden Personen gab es seitens des ZVNL keine Eindeutigen Anforderungen. Es wurde mit unterschiedlichen Zahlen operiert.

4. Die zitierte Behauptung des Landrats Schöpp, wonach lediglich ein dreiseitiges Konzept ohne Inhalt vorgelegt worden sei, entspricht nicht der Tatsache. Es wurden umfangreiche und fundierte Unterlagen – unter Einbindung mehrerer externer Ingenieurbüros – erarbeitet und dem ZVNL, wie im Versammlungsbeschluss vereinbart, fristgerecht überreicht.

5. Es wird der Eindruck erweckt, es sei ein Insolvenzverfahren anhängig. Richtig ist, dass seitens des Herrn Pfeilsticker zwar ein entsprechender Antrag gestellt worden ist, dieser jedoch vom Insolvenzgericht zurückgewiesen wurde (Beschluss des AG Leipzig vom 26.05.2005, AZ 401 IN 1404/05).

6. Unwahr ist weiterhin, dass Ende März Mitarbeiter entlassen worden seien.

7. Die Behauptung, die Döllnitzbahn GmbH litt schon in den Jahren zuvor unter permanenter Geldknappheit, ist unwahr und geschäftsschädigend.

8. Der Kaolinverkehr ist in Abstimmung mit dem Kaolinwerk eingestellt worden (der Transportvertrag mit dem Kaolinwerk war ausgelaufen), da aufgrund der zu aufwendigen Betriebstechnologie ein wirtschaftlicher Betrieb dieses Segments nicht mehr erreicht werden konnte. Der Umfang am Gesamtumsatz war ohnehin nur gering. Somit kann vom Wegfall eines wichtigen Geschäftsfeldes nicht die Rede sein.

Döllnitzbahn GmbH, Curth

Gemäß Landespressegesetz sind wir zur Veröffentlichung verpflichtet.

Fotos: Alkofer



Werbemotto: „Erst das Auto erfinden und dann mit Bus und Bahn fahren."

der Lok und macht sie energieeffizienter. Der von Bombardier neu entwickelte crashoptimierte Lokkasten soll im schlimmsten Fall möglichst viel Aufprallenergie absorbieren und die Überlebensmöglichkeit des Lokführers deutlich erhöhen. Die erste Lok, 146 201, haben die Schwaben gleich mitgenommen und über Fulda, Würzburg und Heilbronn nach Stuttgart überführt, damit sowohl die künftigen Lokführer als auch das Werkstattpersonal baldmöglichst mit den erforderlichen Schulungen beginnen können. Demnächst gehen die Maschinen in den Probeeinsatz, bevor zum Fahrplanwechsel im Dezember der planmäßige Dienst beginnen soll. Dann werden die 146.2 vor allem zwischen Stuttgart und Karlsruhe mit neuen Doppelstockwagen rollen, aber auch in Richtung Heilbronn/Neckarelz, Aalen und Ulm. „Mit ihren großen Leistungsreserven tragen die Lokomotiven zur Verbesserung der Pünktlichkeit bei", ist sich Peter Rumpf sicher und freut sich über seine neue Lok.



Foto: Matyscheck

***Die auffällige Tenderlokmotive 70 083** des bayerischen Lokalbahnvereins ist endgültig fertiggestellt. Nachdem sie im Juni noch die erforderliche Zugsicherung PZB (punktförmige Zugbeeinflussung) 90 erhalten hat, steht ihren Fahrten auf beinahe allen Gleisen der DB AG nichts mehr im Wege. Deutlich zu erkennen ist der große PZB-Magnet vor der Treibachse.*

Hoffen auf bessere Zeiten



Dr. Karlheinz Haucke

Möchten Sie die gute Nachricht zuerst hören? Roco lebt. Der Patient wurde in einer Notoperation gerettet, heißt nun aber, vorerst zumindest, Modelleisenbahn GmbH. Die schlechte Nachricht: Die Adoptiveltern leben in Scheidung, streiten über das Sorgerecht, derweil das erfahrene Pflegeteam bemüht ist, nach einem gewaltigen Aderlass die Gefahr von Dauerschäden zu begrenzen.

Die Roco-Pleite, sich am 8. Juli abzeichnend, am 15. Juli mit dem Gang Peter Maegdefraus zum Konkursrichter faktisch eingestanden, ist ein Schlag ins Kontor. Schließlich ist Roco nicht irgendwer, sondern die Nummer zwei in der Branche. Die Lichtgestalt, die dem Markttrend mit immer neuen Umsatzzuwächsen zu trotzen schien, ist dermaßen schlagartig verblasst, dass es selbst Branchenkenner überraschte.

Umsatzeinbrüche im zweiten Quartal auf dem deutschen Markt, zweifellos nicht nur der Konsumflaute, sondern auch hauseigenen Fehlern geschuldet, brachten den Modellbahn-Sekundus derart ins Schwimmen, dass noch nicht einmal mehr die am 10. Juli fälligen Juni-Gehälter ausgezahlt werden konnten. Vom Eigentümer bei der Konkurseröffnung eingeräumten Verbindlichkeiten in Höhe von über 43 Millionen Euro stehen lediglich rund 35,5 Millionen Euro an Aktivposten gegenüber. Umsätze sagen eben nichts über die Ertragslage aus.

Der Roco-Konkurs gibt im Nachhinein Märklin-Chef Paul Adams Recht, der für sein Unternehmen wohl rechtzeitig die Notbremse gezogen hat. Die Veräußerung des Geländes an der Holzheimer Straße zeigt, dass man aber auch in Göppingen weiter Handlungsbedarf sieht.

BAHNWELT AKTUELL

18 201

Es grünt so grün

● Manche Eisenbahnfreunde haben diesen Tag herbeigesehnt. Erstens, weil die vielleicht spektakulärste betriebsfähige deutsche Dampflok, 18 201, nach einer längeren Pause endlich wieder fuhr, und zweitens, weil sie ihren angestammten grünen Anstrich zurückerhielt. Mit einer großen Tagesfahrt von Dresden nach Bad Doberan und retour am 16. Juli 2005 meldete sich der Renner zurück. Der neue Grünton RAL 6020 (Chromoxidgrün) ist ein etwas dunkleres Grün als jene Farbe, die die Lok vor ihrer dreijährigen rubinroten Episode trug. 18 201 hatte bereits 1985 einen annähernd ähnlichen Farbton. Die Zukunft der Lok ist dennoch weiter ungeklärt, jedoch scheint ein Verkauf ins Ausland aus Denkmalschutzgründen wohl nahezu ausgeschlossen.



Foto: Heinrich

Am 15. Juli 2005 rollt die 18 201 samt Zusatztender aus dem Nossener Schuppen, um sich auf den Weg nach Dresden zu machen.



Foto: Wirtz

***Wegen Bauarbeiten** bei Volkmarsen (Strecke Kassel – Korbach) wurde die Cargobedienungsfahrt von Korbach nach Kassel Anfang Juli über Brilon Wald umgeleitet. Damit kam die Personenzugstrecke Brilon Wald – Warburg (Westf.) zu Güterzugehren. Am 6. Juli 2005 passiert die 295 064 mit ihrer bunt gemischten Cargobedienungsfahrt Messinghausen.*

ZWISCHENHALT

„Modern Railway", Chinas größte Eisenbahnmesse, empfing vom 5. bis 8. Juli 220 internationale Aussteller auf 13 000 Quadratmetern. Allein Deutschland und Österreich stellten über 40 Aussteller.

Die Lausitzbahn GmbH heißt seit Anfang Juli Connex Sachsen GmbH. Der Produktname „Lausitzbahn" bleibt in Ostsachsen und Südbrandenburg aber erhalten.

Connex Ceska will eine Schnellzug-Verbindung Zittau – Pardubice einrichten. Das tschechische Verkehrsministerium, das entscheiden muss, kann sich eine Betriebsaufnahme 2007 vorstellen.

Luc Aliadière ist seit 1. Juli neuer Generaldirektor des europäischen Eisenbahnverbandes UIC. Der 57-Jährige war bislang Direktor für europäische Angelegenheiten bei der französischen Staatsbahn SNCF.

Zwischen Wuhan und Guangzhou soll bis 2010 eine 989 Kilometer lange Neubaustrecke für Züge mit 200 km/h entstehen. Private ausländische Investoren steuern 2,4 von insgesamt 11,6 Milliarden Euro Baukosten bei.

Der Schienengüterverkehr in Großbritannien hat im Geschäftsjahr 2004/2005 nach Tonnenkilometern um 9,5 Prozent zugelegt. Seit 1995 wuchs die Transportleistung auf der Insel gar um 60 Prozent und ist heute die höchste seit 1977.

Langsamfahrstellen werden nun auch bei der dänischen Staatsbahn DSB ein Problem. Das berichtet das Mitarbeiterjournal „DSB i dag". Allein zwischen Kopenhagen und Fredrikshavn auf Jütland bremsen 34 Stellen die Züge ab.

Kodersdorf bei Horka baut seinen eigenen Gleisanschluss. Vom ehemaligen Bahnhof geht ein Anschlussgleis ab, das in einen fünfgleisigen Bahnhof mündet. Erster Kunde mit sechs Zugfahrten am Tag wird Klausner-Holz.

Connex gewinnt zwei Strecken: Auf der Ostbahn Berlin – Kostrzyn fährt ab Dezember 2006 die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB). Den neu eröffneten Haller Willem Bielefeld – Osnabrück (siehe MEB 8/2005) wird die Nordwestbahn (NWB) ab 2006 für weitere zehn Jahre betreiben.

Im Seehafen Rostock werden die Gleis- und Verladeanlagen erneuert. 40 Kilometer Gleise werden ausgetauscht und weitere 34 Kilometer stillgelegt. Das KLV-Terminal wird für beschleunigten Umschlag ausgebaut und die Kapazität erhöht.

Bei einem schweren Zugunglück am 13. Juli 2005 in Pakistan kamen 150 Menschen ums Leben. In der Nähe der Stadt Gothki im Süden des Landes fuhr ein Schnellzug in einen stehenden Zug. Ein dritter Zug raste anschließend auch noch in die Unglücksstelle.

Spanien will in den nächsten 15 Jahren 250 Milliarden Euro in Verkehrswege investieren. Die Hälfte des Geldes soll in Schienenwege fließen.

Die sehr erfolgreiche S-Bahn Rhein-Neckar soll ab 2006 von Kaiserslautern bis ins saarländische Homburg verlängert werden.

Die tschechische Eisenbahn CD hat bei Siemens zwölf Schlafwagen bestellt, die ab 2006 vorwiegend für den Westeuropa-Verkehr eingesetzt werden sollen.

Die DBAG möchte die Rübelandbahn abgeben. Bis 12. Oktober 2005 können sich Interessenten melden, die die Strecke

SCHWEIZ

Urteile verkündet

● Es war eine der spektakulärsten Pleiten in der jüngeren Schweizer Bahngeschichte. Die Traditionsbahn MThB (Mittelthurgaubahn), die bis zur Pleite 2002 geradezu zum schweizerischen Vorzeigeunternehmen aufstieg, wurde, nachdem die Schulden von 150 Millionen Schweizer Franken das Unternehmen völlig überrollt hatten, liquidiert und die Reste von den SBB übernommen. Vor Gericht in Arbon standen der ehemalige Direktor Peter Joss sowie der ehemalige Finanzchef der Bahn. Beide wurden wegen des Führens schwarzer Kassen und einiger anderer Vermögensdelikte zu relativ milden Strafen verurteilt. Joss erhielt zwei Monate auf Bewährung und muss 10000 Franken Strafe zahlen, der Finanzchef erhielt zwei Wochen auf Bewährung und 2000 Franken Geldstrafe. Beiden wurde vom Richter zu Gute gehalten, dass sie sich nicht persönlich bereicherten und stets im Sinne der MThB wirkten. Die Verfehlungen der beiden Angeklagten seien nicht die entscheidende Ursache des Zusammenbruchs der MThB gewesen.

Blankenburg – Elbingerode übernehmen möchten.

Die ehemaligen Hallen des AW Hamburg-Harburg wurden Anfang Juli von der Hamburger Kulturbehörde unter Denkmalschutz gestellt. Die 120 Jahre alten Hallen werden restauriert und dann von einem Baumarkt genutzt.

Die Niederlande und Belgien haben ein Abkommen vereinbart, das den Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen den beiden Ländern regelt: Zwischen Amsterdam und Brüssel sollen Züge im Stundentakt verkehren, zehnmal täglich sollen sie bis Paris laufen. Viermal am Tag soll die Strecke Den Haag – Brüssel bedient werden.

Die Eisenbahngesellschaft Noordnederland, die in den Provinzen Groningen und Friesland sechs Linien betreibt, hat bei Stadler 43 dieselelektrische Triebzüge bestellt.

Von den 150 deutschen Reisezugwagen, die die niederländische NS vor einigen Jahren kaufte, sind abermals 22 Stück abgestellt worden. Wie die bisher stillgelegten 44 Stück werden sie als Reserve vorgehalten.

DB AUTOZUG

Testreihe abgeschlossen



Foto: Brüggemann

Ob denn wirklich ab 2007 die G 2000.4 im Rot der Deutschen Bahn über den Hindenburgdamm fährt, ist noch unklar.

● In der Woche vom 27. Juni bis zum 1. Juli schloss DB Autozug die Tests von Neubauloks vor dem Autozug zwischen Niebüll und Westerland ab. Zuvor wurden ein Blue Tiger, zwei Eurorunner sowie eine Class 66 auf Herz und Nieren geprüft (MEB berichtete). Zum Einsatz kam diesmal eine Vossloh-G 2000.4. Die Lok wurde direkt vom Herstellerwerk bei Kiel nach Westerland überführt. Nach Angaben der Bahn war sie die stärkste aller bisher getesteten Loks, was sich im Anzugverhalten positiv bemerkbar machte. Frank Schönwald von der Bahn erläuterte: „Ein Schleuderversuch, bei dem die Schienen auf etwa 100 Metern in einen Sprühnebel getaucht wurden, verlief äußerst positiv. Die Lok hat ein hervorragendes Antischlupfverhalten". Der Kraftstoffverbrauch der G 2000 lag etwa 24 Prozent unter dem der BR 215 und 218, jedoch etwa vier Prozent höher als bei den bisher getesteten dieselelektrischen Loks. Zum Schluss resümierte Frank Schönwald: „Die Vossloh-Lok hat die Testreihe bestanden. Sie lief über den gesamten Zeitraum störungsfrei. Im Vergleich mit den derzeit eingesetzten Loks der Baureihe 215.9 /218 kann die Lok mit dem eingebauten 20-Zylinder-MTU-Motor (2700 kW) höhere Zugkräfte erzeugen als die 215.9-Doppeltraktion (zweimal 1430 kW)." Die Anordnung der Systeme und die Handhabung der Lok waren für die Bahn überzeugend.

MUSEUMSBAHN

SVT strahlt wieder

● Der Förderverein Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e. V. zeigte im Juni erstmals den in Wiederaufarbeitung befindlichen SVT 137856 Bauart Köln der Öffentlichkeit. Als Anlass diente der Tag der offenen Tür „100 Jahre Bahnwerk Engelsdorf", durchgeführt von der „Leipzig Rail Service GmbH". Der mehr als 70 Meter lange Triebzug wurde sofort zum Publikumsmagneten im Rahmen der dortigen Fahrzeugschau. In Zukunft stehen weitere Aufarbeitungsschritte an. Zunächst müssen alle Fenster eingesetzt und schrittweise die Fahrgasträume instandgesetzt werden. Die Rekonstruktion der Bremsanlage, um eine höhere Schleppgeschwindigkeit zu ermöglichen, ist eine weitere vorrangige Aufgabe.



Foto: Eitze

Eine komplette Wiederinbetriebnahme ist noch ungewiss, da der Zug nur noch über eine komplette Maschinenanlage verfügt und die Verkabelung teilweise zerstört ist.

BAHNWELT AKTUELL

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann ein von 20 Videos gewinnen.



Foto: Habermann

Was steckt unter dieser Plane? Der gut verpackte Zug steht an der Gotthard-Südrampe in Bodio, wohin er am 2. Juni 2004 überführt wurde. Ende der 1980er-Jahre wurde der Triebzug nach Italien verkauft, 1990 in Castelfranco-Veneto bei F.E.R.V.E.T. aufgearbeitet und war nach einigen Einsätzen lange in Pavia sowie Marmirolo (Fa. Leon d'Oro) und zuletzt in Pallanzeno abgestellt. Im Sommer 1990 hatte der Zug, der vielen noch immer als das schönste DB-Fahrzeug gilt, noch einmal einen kurzen fahrplanmäßigen Auftritt zwischen Hamburg und Berlin als DR-Garnitur! Wir wollen von Ihnen die Baureihenbezeichnung wissen und unter welchem Namen der Triebzug im Sommer 1990 zwischen Berlin und Hamburg pendelte?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. September 2005 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer Video-Kassette aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juliheft lautete: „Mannheim". Gewonnen haben: Sürth, Erika, 12359 Berlin; Klinge, Hilmar, 68309 Mannheim; Mußdorf, Wilfried, 15344 Strausberg; Fromm, J., NL-3051 KM Rotterdam; Gerhard, Ruprecht, 14974 Ludwigsfelde; Dahlke, Ronald, 21039 Hamburg; Stadtler, Martin, 48149 Münster; Thomas, Hans-Jürgen, 01139 Dresden; Rathke, Kurt, 30171 Hannover; Pahmeier, Reinhard, 32657 Lemgo; Sangerhausen, Reiner, 06333; Hettstedt; Zitron, Karl, 38259 Salzgitter-Bad; Dietz, Peter, 18106 Rostock; Wahl, Karl, 73460 Hüttlingen; Münster, Mathias, 67346 Speyer; Jäger, Franz-Josef, 90469 Nürnberg; Buchholz, Klaus, 19069 Alt Meteln; Auth, Michael, 63179 Obertshausen; Endres, Vera, 66115 Saarbrücken; Moser, Diether, 74921 Helmstadt. Wir gratulieren!

TSCHECHIEN

Jubiläumsdampf

● Im Juni dieses Jahres feierten die tschechischen Bahnen das 150-jährige Bestehen der Strecken Prag – Kladno – Chomutov – Cheb (Eger), der ehemaligen „Buschtehrader Eisenbahn" („Bustehradske drahy"). Aus dem Anlass fanden vom 17. bis 19 Juni 2005 im Depot Kladno und am 25. und 26. Juni 2005 im tschechischen Eisenbahnmuseum in Luzna u Rakovnika Festveranstaltungen mit Dampfsonderzügen, Fahrzeugausstellungen und Lokkavalkaden statt. Bei diesem größten tschechischen Eisenbahn-Festival des Jahres waren insgesamt neun(!) betriebsfähige Dampflokomotiven (354.195, 354.7152, 434.1100, 434.2186, 464.102, 477.043 475.111, 534.0323 und 555 0153) bei Sonderzügen und Lokparaden im Einsatz. Am 17. Juni 2005 gab es im Depot Kladno eine sehenswerte Fahrzeugschau der äußerlich restaurierten Museumslokomotiven 300.619, 324.391, 422.098, 555.0301, 556.0510 und der beiden Werklos KND Nr.6 und Nr.29 aus Kladno neben den betriebsfähigen Dampflokomotiven 354.195, 434.1100, 434.2186 und 534.0323. Neben Sonderzügen aus Luzna (mit 534.0232) und Prag (mit 434.2186) gab es am 18. und 19. Juni für die Besucher täglich fünf Pendelzüge auf der Stadtstrecke von Kladno nach Kladno-Dubi. Der Höhepunkt der Jubiläumsfeierlichkeiten erfolgte am darauffolgenden Wochenende im CD-Museum Luzna u Rakovnika. Anläßlich dieser Veranstaltung wurden Sonderzüge aus Cheb/Eger (mit 475.111) und Prag (mit 464.102) geführt und an beiden Tagen ein umfangreiches Festprogramm geboten. Neben den täglichen Lokparaden auf der Drehscheibe vor dem fotogenen Rundheizhaus und einem Nachtfototermin gab es auch wieder zahlreiche Dampfsonderzüge auf den angrenzenden Strecken nach Rakovnik, Stochov und Krupa.

Erstmals wurde auch eine Zugbegegnung bei der Ortschaft Chrast'any veranstaltet, was bei den hunderten Fotografen und Schaulustigen zu einem nicht unerheblichen Organisationsproblem führte.



Foto: Sassmann

ÖSTERREICH

Zugunglück bei Pinzgaubahn

● Zu einem tragischen Zusammenstoß kam es am 2. Juli 2005 auf der schmalspurigen so genannten Krimmler Bahn von Zell am See nach Krimml. In einer unübersichtlichen Kurve bei Bramberg stießen auf der eingleisigen Strecke zwei Züge frontal zusammen. Zwei Tote, darunter einer der beiden Lokführer, und 34 Verletzte waren zu beklagen. Unfallursache ist vermutlich menschliches Versagen, einer der beiden Züge hat eine planmäßige Kreuzung nicht abgewartet. Beteiligt waren die beiden Dieselloks 2095.002 und 003, die wie mehrere beteiligte Wagen nur mehr Schrottwert besitzen.



Foto: Nolte

Das DB-Museum lud *am 9. und 10. Juli 2005 zum Standortfest im Bw Halle P ein. Neben den in Halle vorhandenen historischen Lokomotiven konnten als Gäste 651047 (Arnstadt), E03 001 (Frankfurt), E04 01 und E94 056 (Leipzig) von den zahlreichen Besuchern begrüßt werden. Am Sonntag konnten die Stars des Bw Halle P, E18 31, E18 047 und 031010 nebeneinander und auf der Drehscheibe bestaunt werden.*

30 JAHRE VSM

Eine deutsche Dampflokexklave in den Niederlanden

● Zur Feier des 30. Geburtstags setzt die Veluwsche Stoomtrein-Maatschappij in den Niederlanden am 3. und 4. September 2005 acht Dampflokomotiven der Baureihen 23, 44, 64, 50.35, 52, 52.80 und Tkp (PKP), sowie eine schwedische Gastlok der Zuid-Limburgse Stoomtrein-Maatschappij (ZLSM) ein. Zusätzlich sind einige Vertreter der umfangreichen VSM-Dieselflotte sowie ein Dieseltriebwagen aus dem Utrechter Eisenbahnmuseum unterwegs. Die Reisezüge verkehren auf den Streckenabschnitten Apeldoorn – Beekbergen – Loenen – Dieren. Weiter sind einige historische Güterzüge unterwegs. Vom Bahnhof Loenen zum „Wasserfall" fährt ein dampfgeführter Schmalspurzug. Die Besucher können in Beekbergen den regen Betrieb im Bw betrachten, wo auch Loks auf der Scheibe gedreht werden; dort gibt es im Lokschuppen einen großen Hobbymarkt. In Loenen erwarten mehrere Attraktionen den Besucher, darunter Dampfwalzen, Live-Steam-Züge verschiedener Maßstäbe, ein Karussell und ein Biergarten. Der VW-Käferclub hat seine Teilnahme zugesagt, diesen Beetles kann man auf der Straße oder auf einem besonderen Güterzug begegnen. Am Abend des 3. September wird der letzte Zug des Tages ab Apeldoorn traditionsgemäß wieder von möglichst vielen teilnehmenden Dampfloks gezogen. Eine Tageskarte kostet für Erwachsene elf Euro und für Kinder sechs Euro. Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.stoomtrein.org

Foto: Korthof



Der Fahrplan der Euregiobahn *aus Richtung Stolberg ins niederländische Heerlen ändert sich zum 5. September 2005. Mit Rücksicht auf die in den problematischen Jahreszeiten zu kurzen Wendezeiten auf den deutschen Endbahnhöfen verschiebt sich der Fahrplan in Richtung Niederlande um 30 Minuten. Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 wird überdies die Linie nach Herzogenrath verlängert bis Alsdorf-Annapark.*

BAHNWELT AKTUELL

TOP UND FLOP

TOP: Kombi-Ticket für Thalys

„Starke Partner – gemeinsam in die Zukunft": Unter diesem Slogan haben die Städte Aachen und Limburg, der Aachener Verkehrsverbund (AVV) und die Thalys-Gesellschaft Anfang Juli eine Kooperation gestartet, deren Produkt ein neues Kombi-Ticket ist. Jeder Thalys-Fahrschein ab Aachen nach Lüttich, Brüssel und Paris oder retour berechtigt seitdem zur Benutzung der im AVV tätigen Bus- und Bahnlinien einschließlich der grenzüberschreitenden Buslinien nach Sittard, Heerlen, Kerkrade und Vaals (Niederlande) sowie Kelmis und Eupen (Belgien). Damit wird die Euregio Maas-Rhein mit ihren regionalen Potenzialen besser mit dem europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz mit seinem Verkehrshalt in Aachen verknüpft.

FLOP: Ohne Verstand

Die Sommerhitze scheint Politikern nicht zu bekommen. Die jüngste Ausdünstung kommt von Thüringens Ministerpräsident Dieter Althaus: Er will die Pendlerpauschale künftig nur noch Auto- und Motorradfahrern zubilligen. Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel sollen leer ausgehen. Man kann ja über Sinn und Zweck der Pendlerpauschale streiten, aber ausgerechnet jene zu bestrafen, die umweltbewußt sind und auf Individualverkehr verzichten, ist mit gesundem Menschenverstand nicht zu erklären.

NORDRHEIN-WESTFALEN

Umleitung

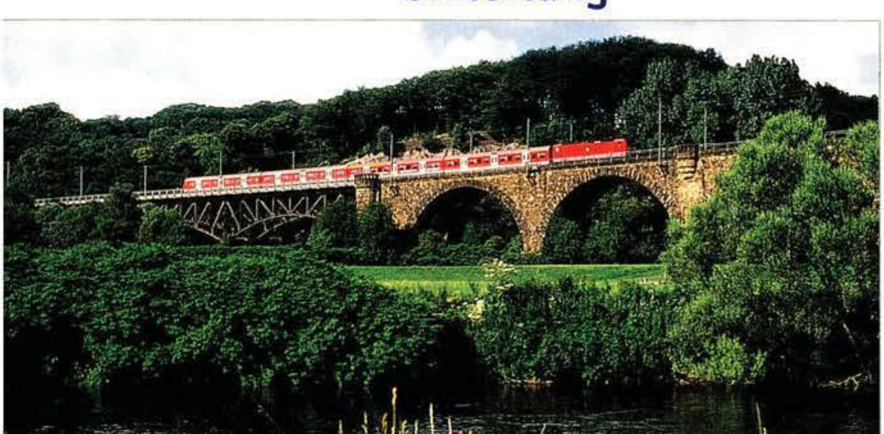


Foto: Wirtz

Ein S-Bahn-Zug befährt den sonst nur von Güterzügen genutzten Ruhrviadukt bei Witten.

● Wegen Gleisarbeiten wurden alle Reisezüge zwischen Witten und Hagen (nur diese Fahrtrichtung) an den Wochenenden vom 8. Juli bis 15. August 2005 über die Güterzugstrecke auf der anderen Seite der Ruhr umgeleitet. Betroffen waren die Linien RE 4, RE 16, RB 40, S 5 sowie eine IC/ICE-Linie. Auf dieser Verbindung vom mittleren Ruhrgebiet zum Rangierbahnhof Hagen-Vorhalle verkehrte der letzte Reisezug 1986. Da wegen der Umleitung der Bahnhof Wetter nicht bedient werden kann, wurde der ehemalige Bahnhof Oberwengern reaktiviert, indem dort ein provisorischer Bahnsteig aus Holz errichtet wurde.



Foto: Sangmeister

***In Saalfeld kam es** am 3. Juli 2005 zu einem 140-Treffen der besonderen Art. Zwei der drei letzten blau-beigen Loks warten auf Arbeit. 140 470 ist nach einem kurzen Fotohalt im Bw-Gelände unterwegs zum Vorspanndienst zwischen Saalfeld und Pressig. Sie spannte dem Güterzug 47454 mit Zuglok 155 009 vor.*

INDUSTRIEVERBÄNDE

Studie empfiehlt Trennung

● Das Eisenbahnnetz soll aus dem Konzerverbund der DB AG herausgelöst werden und in öffentlicher Hand verbleiben. Darauf operierende Transportgesellschaften könnten nach einigen Jahren börsenfähig sein, doch ist der Börsengang nicht erste Priorität. Das sind die Kernaussagen einer Studie, die der Bund der Deutschen Industrie (BDI) sowie der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) am 29. Juni 2005 vorstellten. Beide Verbände haben die Studie mit dem Titel „Privatisierung der integrierten DB AG – Auswirkungen und Alternativen" vor einem Jahr initiiert, weil ein von der Bundesregierung 2003 in Auftrag gegebenes Gutachten die Privatisierugsvarianten ohne Netz gar nicht erst untersucht hatte. Der Kernaussage geht eine gründliche Analyse voraus. Dabei zieht die BDI-DIHT-Studie Erfahrungen aus dem Ausland zu Rate und setzt sich gründlich mit dem Für und Wider in Bezug auf die Herauslösung des Schienennetzes auseinander. Beide Urheber betrachten sie ausdrücklich als „Beitrag zur Politikberatung", zumal das erwähnte Gutachten der Bundesregierung noch immer auf sich warten lässt.



Foto: Henschel

***Anlässlich des Hafenfestes** in Gelsenkirchen vom 8. bis 10. Juli 2005 übergab der Stifter Joachim Schmidt am Abend des 9. Juli offiziell die 441558 an die Historische Eisenbahn Gelsenkirchen.*



Foto: Heilmann

Einmal wöchentlich verkehrt derzeit *ein Holzhackschnitzel-Zug vom Grenzbahnhof Horka zum Zellstoffwerk in Niedergörne bei Stendal. Zum Einsatz kommt dabei der Eurorunner ER 253 014 der Press-Bahn. Den Transportauftrag hat jedoch Regental-Cargo.*



Foto: Dollinger

Zu Testfahrten kamen die neuen *NOB-Marschbahnwagen bis nach Bayern. Gezogen von der 120 501 des FTZ Minden, die seit kurzem mit Eigenwerbung des FTZ fährt, passieren die Wagen die Altmühlregion.*

SCHWEIZ

Gasturbinen für den Iran

● Am 17. Juni 2005 legte der aus Frankreich stammende Turbotrain RTG im Rangierbahnhof Limmattal einen Stopp ein. Die in den Iran verkauften Fahrzeuge wurden mit normalen Güterzügen von der französischen Grenze nach Buchs und weiter über Österreich, Ungarn bis in den Iran überführt. Von den ab 1976 auf den Strecken Lyon – Bordeaux, Lyon – Strassbourg, Besançon – Clermont und Paris – Cherbourg verkehrenden Zügen wurde der letzte im Dezember 2004 aus dem Betrieb genommen. Neben den Zügen, die in Museen in ganz Frankreich Platz fanden, blieben noch fünf Stück übrig, die an die iranische Staatsbahn I. R. I. verkauft wurden und dort ein zweites Leben erhalten sollen. Die Turbotrain RTG konnten eine technische Höchstgeschwindigkeit von rund 200 km/h erreichen, fuhren jedoch im Planeinsatz höchstens 160 km/h. Ein Zug besteht aus zwei Triebköpfen, die jeweils von einer 820 kW starken Gasturbine angetrieben wurden. Später wurden neuere und stärkere Gasturbinen eingebaut.

Auf dem Foto ist der RTG Turbotrain 2049 zu sehen, der zusammen mit dem Turbotrain 2002 eine Einheit bildete.



Foto: Wipf

DER SCHWELLENLEGER

Ja, mir san mit'm Radl da...

Welcher Fahrradtourist kennt das nicht: Man möchte in seinem Urlaub gern die Nordseeküste oder Dänemark, am Wochenende vielleicht das Elbtal oder den Bodensee per Velo im Wortsinne erfahren. Doch für weitere Strecken muss man Kursbücher wälzen oder sich im Internet die zulässigen Züge heraussuchen. In der Hochsaison heißt es oft genug: Fahrradstellplätze nicht mehr verfügbar. Die Grünen wollten im Rahmen einer Novelle zum Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) eine generelle Verpflichtung der Bahnen verankern, Fahrräder zu befördern, also auch in den ICE der DB AG. Noch-Koalitionspartner SPD stand der Sache aufgeschlossen gegenüber. Vor der entscheidenden Sitzung des Bundestags-Verkehrsausschusses im Juni habe sie jedoch „der Mut verlassen", wie Grünen-Verkehrsexperte Albert Schmidt bedauerte. Die SPD entgegnete, man habe die gesamte Novelle nicht wegen dieses einen Punktes kippen wollen: Der Bundesrat drohte mit Ablehnung bei Beibehaltung des Fahrrad-Passus, und die EU mit ihren Fristen säße im Nacken. Die DB AG wiederum machte einen hohen Umrüstungsaufwand der ICE-Flotte geltend und fürchtet außerdem, die kurzen Haltezeiten der ICE mit Fahrradverladung nicht mehr halten zu können. Nun bleibt alles, wie es ist. Aber es hat sich dennoch manches gebessert in den letzten Jahren. Schrittweise erhielten Interregio- und Intercity-Wagen Fahrradabteile, manche Zugläufe im Regionalverkehr wurden in der Hauptsaison mit Fahrradwagen verstärkt; erst jüngst verloren Regio-Shuttle in Baden-Württemberg an einer Seite einige Sitzreihen: Mehr Platz für die Räder. Dennoch ist es schade, dass die Chance für eine Neuregelung verpasst wurde: Fahrradmitnahme auf langen Strecken bleibt eine kleine Wissenschaft. Man hätte in der Regelung ja Ausnahmen formulieren können, zum Beispiel keine Mitnahme im stärksten Berufsverkehr. Dass es generell möglich ist, das Fahrrad mitzunehmen, zeigen Dänemark und – wieder einmal – die Schweiz: Deren Premiumprodukt ICN (Intercity-Neigetechnik) erhielt in aller Selbstverständlichkeit Fahrradräume an den Zugenden.

BAHNWELT AKTUELL

ZEITREISE



Foto: Glöckner

553239 drückt am 23. April 1968 ihre Wagen ab.



Foto: Glöckner

Gelegentlich taucht eine Diesellok auf wie 294357 am 12. Oktober 2004, um die wenigen verbliebenen Industrieanschlüsse zu bedienen.

Strukturwandel

Ein Ablaufberg, ein mächtiges Reiterstellwerk und eine G 8.1 bei der Arbeit – das war schon 1968 ein seltenes Motiv. Die Baureihe 55.25 des Bw Dortmund Rbf kam Ende der 1960er-Jahre nur noch gelegentlich zum Einsatz. Genauso selten wurde am Ablaufberg Dortmunderfeld rangiert. Einst war Dortmunderfeld einer von vier Rangierbahnhöfen in der Ruhrpott-Metropole, um den umfangreichen Güterverkehr der Montanindustrie abwickeln zu können. Mit dem Niedergang von Kohle und Stahl änderte sich das grundlegend. Selbst als Gleisdreieck wird Dortmunderfeld heute nicht mehr benötigt. Durch die Nähe zum Hauptbahnhof wurden dort in der Dampflokära 01, 44 und 50, die mit Personenzügen aus Richtung Paderborn kamen, gewendet. Mit der Neuordnung der S-Bahn-Linien im Bereich Dortmunderfeld/Dorstfeld bekam der Rangierbahnhof zwar noch ein neues Stellwerk am Ablaufberg, doch auch dieses vergleichsweise moderne Gebäude ist inzwischen stillgelegt. In Sichtweite befindet sich der Turmbahnhof Dortmund-Dorstfeld, ein mehrgeschossiges Bauwerk, durch das ganz unten die Emscher fließt, eine Schnellstraße kreuzt und drei S-Bahn-Linien verknüpft sind. Der Rangierbahnhof Dortmunderfeld, dem sogar einmal ein Bw angeschlossen war, wird nur noch zum Abstellen nicht benötigter Güterwagen benutzt und wächst ansonsten zu.

BAYERN

Zugspitzbahn-Jubiläum mit Ludmilla

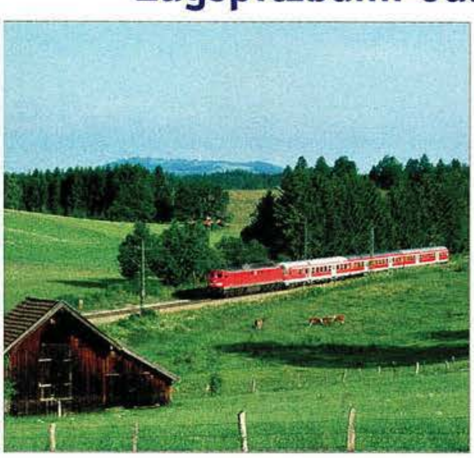


Foto: Maurer

234551 zieht den RE 31498 bei Uffing am See.

● Zum 75. Geburtstag der Zugspitzbahn am 9. Juli 2005 ließ sich auch DB Regio Oberbayern etwas Besonderes einfallen. Gäste konnten aus München, Augsburg und Mittenwald mit Regelzügen, die mit Lokraritäten bespannt waren, stilvoll nach Garmisch reisen. Von München wurde die Regionalbahn (RB) 21981 und in Gegenrichtung ab Mittenwald die RB 21906 mit 103 222 als Vorspannlok gefahren. Von Augsburg nach Mittenwald wurde der Regionalexpress (RE) 31497 und am Nachmittag in der Gegenrichtung der RE 31498 mit der Diesellok 234 551 bespannt, die in der Region erstmalig vor einem Reisezug zum Einsatz kam.



Foto: Mehnert

In schnödem Verkehrsrot *rollt 111030 jetzt wieder durch die Lande. Die ehemalige Vampir-Lok, die für das Musical „Tanz der Vampire" warb, verlor in Dessau ihren spektakulären Anstrich. Bei der Entfernung der Folien trat auch noch einmal die ozeanblau-beige Ursprungslackierung kurz zu Tage.*



Foto: Rainer Albrecht

Der Saalfelder Hilfszug, *gezogen von der Eichholz-Nohab V 170 113, holt am 5. Juli 2005 aus Dornburg eine WAB-228 zur Reparatur nach Saalfeld ab. Als DbZ 86890 Dornburg (Saale) – Saalfeld (Saale) konnte der Zug mit einer Maximalgeschwindigkeit von 20 km/h fahren, da die WAB-Lok wegen eines Getriebeschadens auf Hilfsdrehgestellen fuhr.*

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Kieler Woche



Foto: Reinmuth

Der lokbespannte Zug verkehrte zwischen Kiel und Husum.

● Zur jährlich stattfindenden Kieler Woche müssen die DB AG und die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) stets einen großen Fahrgastandrang bewältigen. Dies ist für die NOB immer eine Herausforderung, da sie dazu von anderen Connex-Gesellschaften Fahrzeuge ausleihen muss. In diesem Jahr nutzte die NOB zwei Loks der Reihe MaK DE 2700, die ab Dezember die Marschbahnzüge zwischen Hamburg und Westerland bespannen sollen. Zwischen die Loks MaK DE 2700-01 und 03 wurden vier Liegewagen von Euroexpress gestellt. Der Zug setzte zwei Tw frei und die NOB musste nur noch je einen Desiro von der Nordwest- und der Lausitzbahn anfordern. Da die NOB derzeit nur über einen Talent verfügt, der in der Regel zwischen Kiel und Neumünster pendelt, hat man diesen für diese Zeit auf die Strecke Husum – Bad St. Peter-Ording verbannt. Eine Doppeltraktion eines Lint und Talent war technisch nicht möglich. Die meisten NOB-Züge zwischen Kiel und Husum sowie zwischen Kiel und Neumünster wurden in Lint- oder Desiro-Doppeltraktion gefahren.



Foto: Barth

Back again! *Die Rumänendiesel, die früher in Diensten der KEG standen, kehren wieder auf deutsche Gleise zurück. Am 7. Juli 2005 stehen zwei Maschinen in Ronneburg. Eigentümer der Loks ist die polnische CTL Rail.*

BAHNWELT AKTUELL



Foto: Andreas Henke

Die Plattdänzer werden in Posewald auftreten.

JUBILÄUM AUF RÜGEN

Der Rasende Roland feiert den 110. Geburtstag

Bahnhofsfest in Putbus!



Foto: Wulf Krentzien

Oldtimer auf Schiene und Straße werden mit dabei sein.



Foto: Andreas Henke

„Historisches Volk" beim 100-jährigen Geburtstag der Bahn.

● Als am 22. Juli 1895 der erste Kleinbahnzug von Putbus nach Binz fuhr, wurde der erste Teilabschnitt eines später knapp 100 km umfassenden Schmalspurnetzes auf der Insel Rügen eröffnet. Anlass genug, um am 10. September anlässlich des nunmehr 110-jährigen Bestehens der Rügenschen Kleinbahn ein großes Bahnhofsfest in Putbus zu feiern.

Im Rahmen der Veranstaltung, die von 10 bis 18 Uhr dauern wird, sind verschiedene Highlights vorgesehen:



Foto: RüKB

Großer Andrang im Bf Putbus

- **Buntes musikalisches Programm**
- **zahlreiche Kinderanimationen (z. B. Malstraße)**
- **Fahrzeugausstellung**
- **Führerstandsmitfahrten**
- **Souvenirverkäufe**
- **Pendelfahrten Putbus – Binz mit einem Zug der Epoche „DR"**
- **LGB-Fahranlage**
- **Oldtimer-Ausstellung**



Foto: Andreas Henke

Auch das wird es beim Fest geben: Der Roland wird per Muskelkraft gezogen.

Auch das leibliche Wohl wird nicht zu kurz kommen. Überdies besteht im Bahnhof Binz die Möglichkeit, im dortigen Kleinbahnmuseum auf einer Modellbahnanlage den Betrieb auf der ehemaligen Nordstrecke der Kleinbahn im Maßstab 1:87 zu erleben.

Als besonderer Festgast wird der Reisezugwagen 970-788 vom Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e. V. erwartet. Heute bei der Museumseisenbahn „Pollo" im Einsatz, handelt es sich hierbei um ein original Rügener Fahrzeug, das viele Jahrzehnte bei der Rügenschen Kleinbahn im Einsatz stand. Da der Wagen betriebsfähig ist, wird er den zwischen Putbus und Binz pendelnden Sonderzug „Deutsche Reichsbahn" (DR) ergänzen.

Die Abfahrtszeiten des DR-Sonderzuges lauten (Zwischenhalte an allen Stationen):

Putbus: 10:14, 12:14, 14:14, 16:14 h

Binz LB: 10:52, 12:52, 14:52, 16:52 h

Auf den Zwischenbahnhöfen wird es kleine Sonderveranstaltungen geben. So treten in Posewald die sogenannten Plattdänzer auf (Kinderfolkloregruppen aus Stralsund).



Foto: RüKB



Foto: RüKB

Ein Highlight beim kommenden RüKB-Geburtstag: Die Führerstandsmitfahrten.

Am Festtag wird auf der Strecke der Rügenschen Kleinbahn ein Sondertarif gelten:

Erwachsene: 5,00 €

Kinder (6-13 J.): 2,50 €

Der Sondertarif ist unabhängig von der Reiseweite. Insgesamt berechtigt er zum zweimaligen Bereisen der Gesamtstrecke (jeweils Hin- und Rückfahrt). Kinder unterhalb von sechs Jahren fahren entgeltfrei. Als besondere Fahrkarte wird eine sogenannte „Edmonsonsche Pappfahrkarte" aufgelegt, wie sie auch im Bereich der Kleinbahn viele Jahre typisch war.

Ein attratives Programm also, das einen Besuch auf Deutschlands größter und - viele sagen auch schönster - Insel lohnt.

Stilechter GmP mit 99 4652

Für Eisenbahn- und Fotofreunde wird eine ganztägige Sonderfahrt mit zahlreichen Fotohalten und Scheinanfahrten angeboten. Insgesamt gleich zwei verschiedene Lokomotiven werden den als „GmP" (Güterzug mit Personenbeförderung) im Stile der Deutschen Reichsbahn auf der Gesamtstrecke verkehrenden Zug bespannen. Von Putbus nach Göhren und von dort zurück nach Binz wird der GmP von der 99 4632-8 (Vulcan/1914) gezogen. In Binz übernimmt dann die 99 4652 (Henschel/1941, „Nicki + Frank S.") die Bespannung des Fotozuges bis nach Putbus. Da diese Lokomotive ihr blaues Farbkleid in Bälde zurückbekommen soll, wird es sich um eine der letzten Gelegenheiten handeln, die Maschine im Farbschema „DR" zu fotografieren.

Der GmP wird aus folgenden Fahrzeugen bestehen:



99 4652 mit GmP.

- 970-788 (Gastfahrzeug vom „Pollo")
- 970-152 (Buffetwagen)
- 970-752 (Reko-Rüganer)
- 974-336 (Packwagen)
- 3 x Güterwagen (O, Oow, Gw)

Der Teilnahmepreis beträgt pro Person 39,00 €. Anmeldungen sind bis spätestens zum 2. September 2005 unter Tel. 038301-80112 oder E-mail info@rasender-roland.de möglich.

Weitere Infos: www.rasender-roland.de.

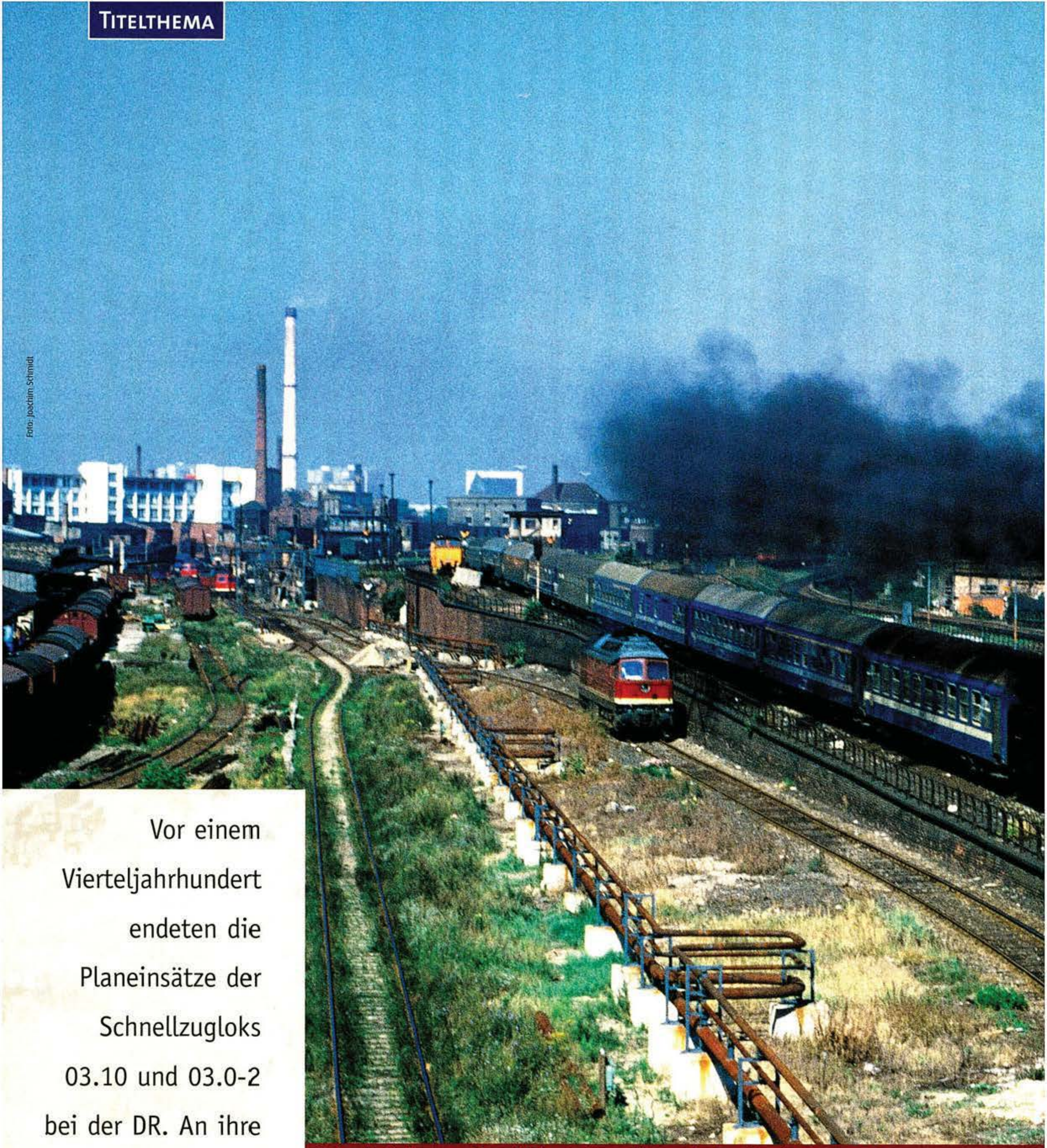
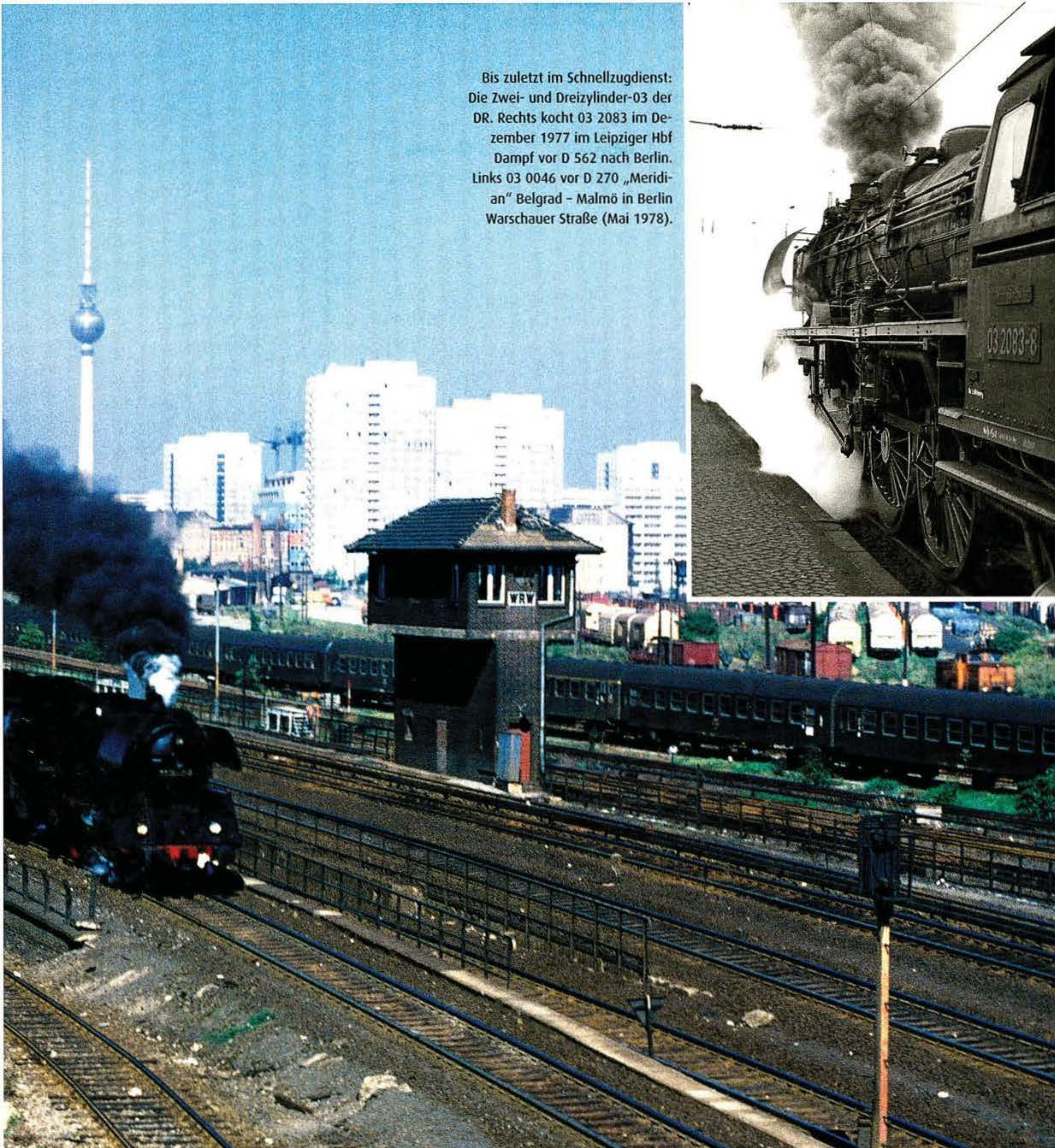


Foto: Joachim Schmidt

Vor einem Vierteljahrhundert endeten die Planeinsätze der Schnellzugloks 03.10 und 03.0-2 bei der DR. An ihre große Zeit erinnern nicht nur die bis heute erhaltenen Maschinen. →

Die leichten Pazifik-Schnellzugloks bei der DR!

Finale mit



Bis zuletzt im Schnellzugdienst: Die Zwei- und Dreizylinder-03 der DR. Rechts kocht 03 2083 im Dezember 1977 im Leipziger Hbf Dampf vor D 562 nach Berlin. Links 03 0046 vor D 270 „Meridian“ Belgrad – Malmö in Berlin Warschauer Straße (Mai 1978).

Verlängerung

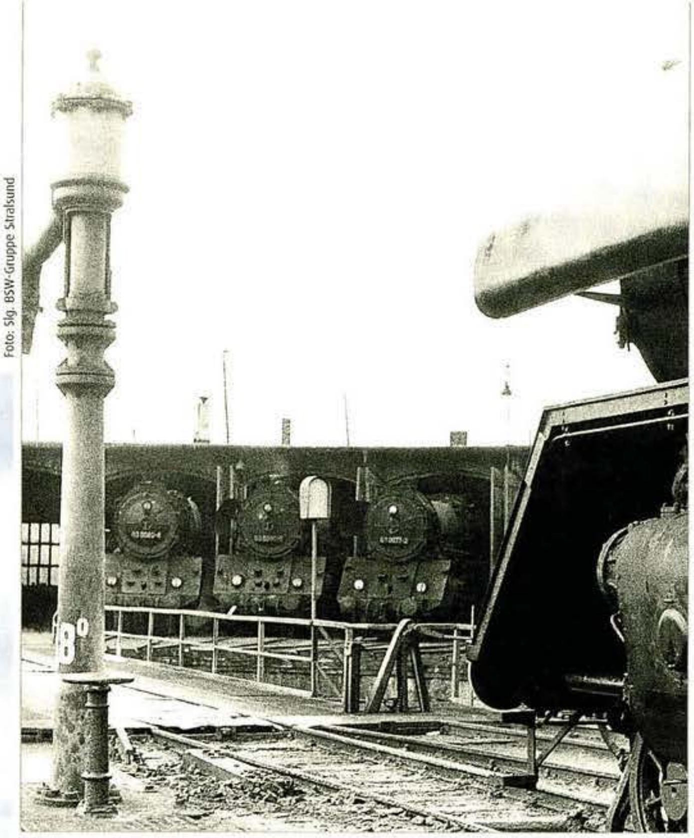


Foto: Slg. BSW-Gruppe Stralsund

Bis auf zwei Maschinen der VES-M waren alle 03.10 ab 1960 im Bw Stralsund mit einem lange Zeit stabilen Bestand beheimatet.



Im September 1979 erreichte 03 0075-5 mit D 1919 Stralsund – Zittau den Bahnhof Angermünde und passierte das dampfende Bw.

Foto: Joachim Schmidt

Frühjahr 1980: Die Ablösung der Dampfloks bei der DR war in vollem Gange. Es standen immer mehr Dieselloks der Baureihen 132 und 142 zur Verfügung. Im Bw Stralsund war lange die Baureihe 03.10 konzentriert, doch es waren nur noch drei Maschinen unter Dampf, die hervorragend gepflegte 03 0010-3 und zwei Reserveloks. Sie teilten sich in diesem Winterfahrplan noch ein Schnellzugpaar zwischen Berlin und Stralsund. Die Dreizylinder-03 machten die Stadt am Strelasund zu einem Eldorado für Dampflokfans von weit her.

Insgesamt blieben nach 1945 19 von 60 gebauten 03.10 auf dem Gebiet der DR. Probleme mit dem Kesselstahl St47-K beschleunigten in den 50er-Jahren das Dampflok-Rekonstruktionsprogramm, und auf die 03.10 konnte die DR trotz der geringen Stückzahl nicht verzichten.

Einen Schub bekam das Rekonstruktionsprogramm im Herbst 1958, und dieser war auf unrühmliche Weise mit der 03.10 verbunden. Am 30. September sollte 03 1046 den D 78 Berlin – Wien nach Dresden bringen. Kurz vor Mitternacht passierte der Zug den Bahnhof Wünsdorf, als der Kessel in weitem Umkreis hörbar zerknallte. Es war Glück im Unglück, dass nur der Lokführer ums Leben kam und der Heizer als einziger schwere Verletzungen erlitt, während die Fahrgäste unverletzt geblieben sind.

Als Reaktion wurde die Abstellung aller 03.10 verfügt. Alsbald erhielten alle vorhandenen 03.10 schon 1959 in den Raw Karl-Marx-Stadt und Meiningen neue Kessel des Typs 39E. Zuerst wurde 03 1010 rekonstruiert, die im Februar 1959 das Raw Meiningen verließ. Auch die Unfalllok 03 1046 wurde wieder aufgebaut. Sie erhielt den Rahmen der schon 1951 ausgemusterten, vorher nur abgestellten 03 1079.

Foto: Fritz Witt



Der Winter 1978/79 machte den 03.10 zu schaffen und beschleunigte ungewollt auch deren endgültige Ablösung.

Foto: Slg. BSW-Gruppe Stralsund



Im Jahre 1967 demonstrierte ein Lokführer das Öffnen des Ölregulierungshebels: Damals gestellt, heute historisch.

Für Stralsund bedeutete die Rekonstruktion der 03.10 auch eine Rückkehr der Zweizylinder-03, nachdem diese bereits von 1936 (nach Eröffnung des Rügendammes) bis 1945 dort gefahren waren. Nach der Rekonstruktion wurden alle 03.10 im Bw Stralsund konzentriert, das ab Anfang 1960 16 Lokomotiven im Bestand hatte. 03 1010 kam als Mess- und Versuchslok zur VES-M Halle, lief aber auch in Stralsunder Plänen.

Unfreiwillige VES-M-Lok wurde 03 1074. Ein Lokführer erinnert sich: „Mit der Lok kamen wir nicht zurecht. Die Schieber liefen nicht und es gab Wasserschläge, so dass die Lok meist untätig blieb." Die Hauptverwaltung Maschinenwirt- →

Gerds Lokomotivwunder: 03 1090

Einer sympathischen Mischung aus Hingabe und schwejkscher Gerissenheit Stralsunder Lokführer ist es zu danken, dass neben 03 1010 ein weiteres Exemplar der DR-Rekolok erhalten geblieben ist: 03 1090 oder 03 0090-5, wie sie seit 1970 hieß. Am 17. Oktober 1940 lieferte sie Krauss-Maffei an die DRG. Die Lok war unter anderem zwischen München und Wien unterwegs. Nach 1945 kam sie zur DR und erhielt wie ihre Schwestern 1959 den Reko-Kessel, im Dezember 1965 Ölhauptfeuerung. Nach dem Ende der 03.10-Einsätze in Stralsund hatten einige Lokführer die Idee, eine Rauchkammertür sowie einen Führerstand an einer Wand des Bw anzubringen. Dazu brauchte man eine Lok. Die Wahl fiel auf 03 0090-5, die schon in einem Lokzug nach Meiningen zur Verschrottung bereitstand. Gerd Bünger, dem die Fahrten nach Meiningen oblagen, und seine Kollegen entschieden: „Die Lok bleibt hier, und wenn einer fragt: Du hast einen Heißläufer gehabt und musstest die Lok aussetzen!" Das Raw akzeptierte, und 03 0090-5 blieb im Norden. Doch musste sie vor unliebsamen Nachforschungen geschützt werden und wechselte den Standort. Unter anderem stellte man sie in Barth und in Tribsees ab. Auf einer Ausstellung in Putbus 1985 wurde sie, bestens herausgeputzt, erstmals der Öffentlichkeit präsentiert. „Keiner hat etwas gesagt oder geschimpft, sie war dann eben da!", erzählen Lokführer gut 20 Jahre später. Nach Jahren in Stralsund wurde sie 2001 nach Schwerin verfügt. „Das war schon traurig", meinten sie und ergänzten: „Aber die Schweriner haben bessere Voraussetzungen, und sie ist dort in guten Händen."

Foto: Bellingrodt, Slg. Schulz



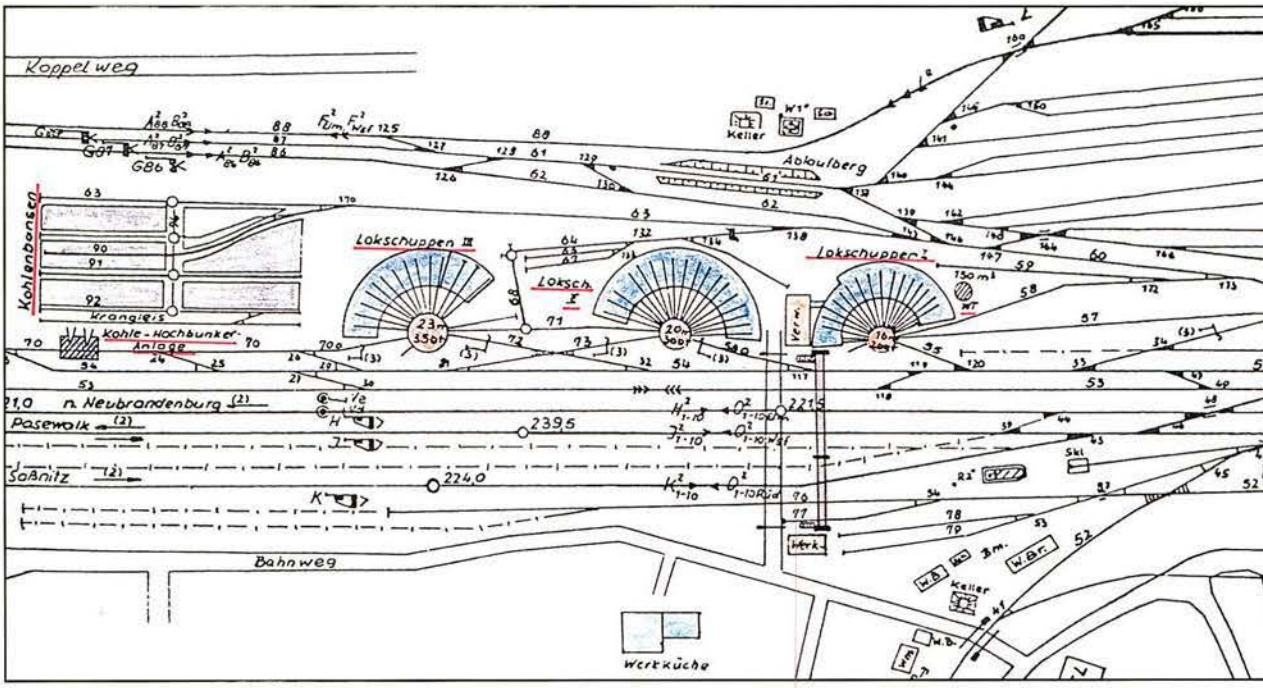
03 1090 im Sommer 1942 vor D 121 in Attnang-Puchheim (öst. Westbahn).

Foto: Slg. BSW-Gruppe Stralsund



2001 musste die Lok Stralsund verlassen, heute steht sie in Schwerin.

Konzentriert im Bw Stralsund: 03.10 fahren Höchstleistungen



Zeichnung: BSW-Gruppe Stralsund



Mit Birkenlaub geschmückt, einem Extra-Schild versehen und von Fans umlauert fuhr 03 1010 am 31. Mai 1980 letztmals im Plan.

Foto: BSW-Gruppe Stralsund

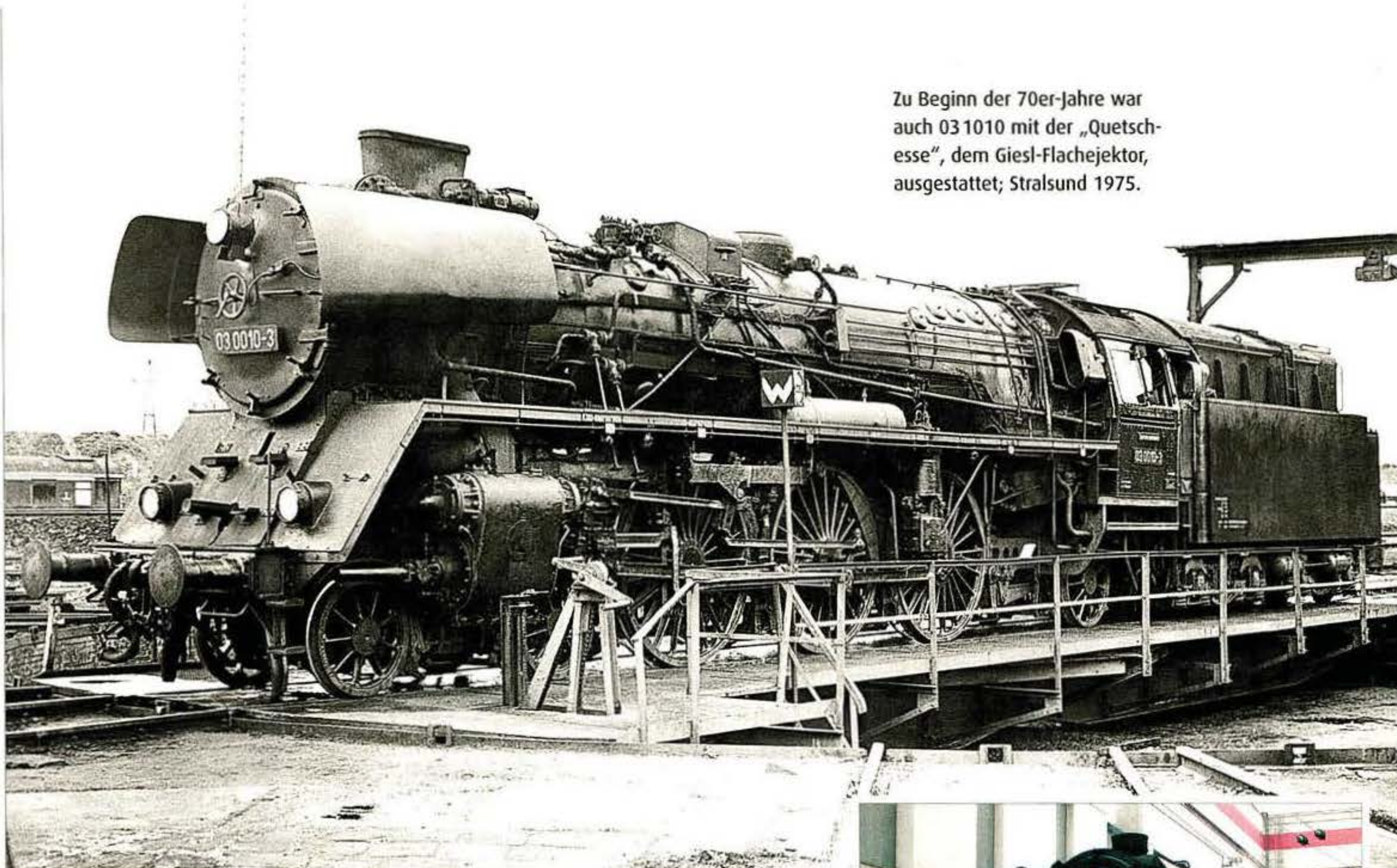
Übersicht: 03.10 bei der DR

Lok-Nr	Baujahr	Hersteller	Fabrik-Nr	Ausmusterung	Bemerkung
03 1010	1940	BLW	14 921	-	1)
03 1019	1941	BLW	14 930	6/1981	
03 1020	1941	BLW	15 000	9/1985	2)
03 1046	1940	Kr	2103	10/1979	3)
03 1048	1940	Kr	2105	7/1981	4)
03 1057	1940	Kr	2114	5/1975	
03 1058	1941	Kr	2115	1/1981	
03 1059	1941	Kr	2116	9/1981	
03 1074	1940	KM	15 724	6/1981	5)
03 1075	1940	KM	15 725	7/1981	
03 1077	1940	KM	15 727	7/1981	
03 1078	1940	KM	15 728	7/1977	6)
03 1079	1940	KM	15 729	4/1951	7)
03 1080	1940	KM	15 730	11/1982	
03 1085	1940	KM	15 837	6/1981	
03 1087	1940	KM	15 839	7/1975	8)
03 1088	1940	KM	15 840	1978	
03 1089	1940	KM	15 841	9/1977	
03 1090	1940	KM	15 842	-	9)

Hersteller: BLW – Borsig Lokomotivwerke, Kr – Krupp, KM – Krauss-Maffei
Bemerkungen: 1) Museumslok, Oberflächenvorwärmer und Rostfeuerung, 2) Radsatz Bf Putbus, 3) Ex-Unfalllok Wünsdorf, mit neuem Rahmen wieder aufgebaut, 4) Radsatz Raw Chemnitz, 5) zeitweilig VES-M-Lok, Oberflächenvorwärmer, 6) Unfalllok Lebus, 7) wegen Kriegsschäden ausgemustert, 8) Ex-Kohlenstaublok, bereits 1971 abgestellt, Radsatz am Bf Stralsund, 9) heutige Traditionslok Schwerin, siehe Kasten Seite19

schaft der DR (HvM) schickte die Maschine zur Untersuchung zur VES-M nach Halle, die sie zweimal nach Meiningen beorderte. Bei ihrem zweiten Thüringer Aufenthalt erhielt auch sie einen Oberflächenvorwärmer und blieb vorerst bei der VES-M. Erst 1972 kam sie nach Stralsund.

Konstruktiver Höhepunkt war schließlich die Ausrüstung der Loks mit Ölhauptfeuerung. Zunächst verließen Schlag auf Schlag von Juni 1965 bis Januar 1966 zehn Maschinen das Raw Meiningen, beginnend mit 03 1019. Es folgten im Juni und Juli 1966 je eine und im August 1967 03 1010. Zuletzt erhielten im Januar 1970, September 1972 und März 1973 03 1080, 03 1020 und 03 1048 Ölhauptfeuerung, wobei im Rahmen der neuen Nummerierung die 1 durch eine 0 ersetzt wurde (Kennzeichnung für Ölfeuerung). Zwei Loks behielten Rostfeuerung, eine davon war die ehemalige Kohlen-



Zu Beginn der 70er-Jahre war auch 03 1010 mit der „Quetschesse", dem Giesl-Flachejektor, ausgestattet; Stralsund 1975.

Foto: Weisbrod/MEB-Archiv

staublok 03 1087, die aber schon 1971 abgestellt wurde.

Mit der Ölhauptfeuerung wurden der Aktionsradius ausgeweitet und die Wendezeiten verringert. Das hatte straffe Umlaufpläne und einen verringerten Lokbedarf zur Folge: Für drei Dienstpläne wurden noch acht Planloks plus zwei Reservemaschinen benötigt; mit Rostfeuerung waren es elf Planloks.

Den Stralsunder 03.10 oblag das komplette Fernzugprogramm: D-Züge Berlin – Stralsund über die Nordbahn (Neustrelitz – Neubrandenburg) und die Stettiner Bahn (Angermünde), Durchläufe von Berlin über Stralsund-Rügendamm („Berliner Kurve") nach Putbus, Binz und Saßnitz sowie Rundkurse Stralsund – Berlin – Rostock – Stralsund und umgekehrt. Auch Frankfurt (Oder) und Cottbus waren Ziele der 03.10.

Typisch für die DDR waren Urlauberzüge und Ferienzüge für Schulklassen, so dass vor allem in den Sommerferien etliche Sonderleistungen hinzukamen, die allein drei bis vier Loks banden. Die Ferienzüge steuerten unter anderem Barth, Dagard und Binz im Norden sowie Jüterbog und Potsdam-Griebnitzsee in der Mitte der Republik an. Die Stralsunder Lokführer erinnern sich: „Das war ein sehr anspruchsvolles Programm: Wegen der hohen Auslastung der Strecken waren die Fahrzeiten ziemlich eng."



Mit 03.10-Lokführern der DB verbindet die Stralsunder BSW-Gruppe eine herzliche Partnerschaft: Besuch in Hagen-Eckesey.

Foto: Grünebaum

Die Stralsunder Schnellzugloks fuhren internationale Züge bis und ab Saßnitz Fährhafen – zumindest zeitweilig. Weil der Einsatz auf der Steilstrecke Saßnitz Hafen – Saßnitz Bahnhof mit den engen Radien zu Schäden an Speichen und Radreifen führte, nahm man von diesen Leistungen Abstand. Die Lokführer erinnern sich an ein weiteres Ärgernis: „Wir hatten regelrechte Kämpfe zu führen, dass die Personale die Lok abstellen und verlassen konnten. Der Hafen war ja Sperrgebiet. Letztlich konnten sich unsere Belange der Betriebseinsätze durchsetzen. Von uns ist jedenfalls niemand über die Fähre abgehauen!" Später übernahmen die 03.10 erst in Stralsund-Rügendamm oder im Hauptbahnhof den Zug.

Auch Berlin (West) war Zielort der 03.10. Ein geflügeltes Wort galt dem ausgesuchten Personal dieser Zugläufe; die Inlandpersonale witzelten: „Wir fahr'n nach Blo, und die ander'n fahr'n nach Zoo!" Blo ist das bahnamtliche Kürzel für Berlin-Lichtenberg (Ostbahn).

Bw-Hauptingenieur Werner Fietzek erzählt: „Es betraf zwar nur einen 03.10-Umlauf, aber die Leute, die den fahren soll- →



Bremszettel

für Zug: 813 am ... 19 ...
ab Bahnhof: Stralsund
Wagenzuggewicht: 388 t
Lokomotivgewicht: 165 t
Gesamtzuggewicht: 615 t
Bremsart: I
Bremsgewicht d. Wagenzuges: 629 t
Bremsgewicht d. Lokomotive: 220 t
Gesamtbremsgewicht: 850 t
Zahl der eingeschalteten b) mehrlösigen Bremsen: 101
Vorhand. Bremshundertstel: 132
Bemerkungen:

Bremszettel

für Zug: D 914 am 31.05. 19 80
ab Bahnhof: Blo
Wagenzuggewicht: 484 t
Lokomotivgewicht: 169 t
Gesamtzuggewicht: 653 t
Bremsgewicht d. Wagenzuges: 665 t
Bremsgewicht d. Lokomotive: 221 t
Gesamtbremsgewicht: 886 t
Vorhand. Bremshundertstel: 135
Wegen fehl. Bremshundertstel Höchstgeschwindigkeiten herabsetzen
von ... bis ... auf ... km/h
Bemerkungen:

Von Stralsund nach Berlin mit D 813 und zurück mit D 914: Die Bremszettel vom 31. Mai 1980 markieren das Ende einer Ära.

Repro: BSW-Gruppe Stralsund

Jöhstadt – Göhren: Mit Volldampf durch die Republik

Die leichten Pazifiks der DR sind wahrlich mit wehenden Fahnen auf die Schrottgleise gerollt. Bis zum Schluss ihrer aktiven Zeit beförderten sowohl die 03. 0 als auch die 03.10 schwere Schnellzüge bis in die Hauptstadt der DDR. Ein wahres Eldorado für alle Eisenbahnfreunde. Besonders reizvoll war es, mit 120 km/h von Leipzig gen Berlin zu dampfen oder mit den ersten Sonnenstrahlen hinter einer Stralsunder 03.10 über den Rügendamm auf Deutschlands schönste Insel zu rollen. Wer besondere Kontraste liebte, konnte noch Ende der siebziger Jahre die Dampfreise durch die DDR mit einer Schmalspurbahnfahrt beginnen und auch enden lassen.

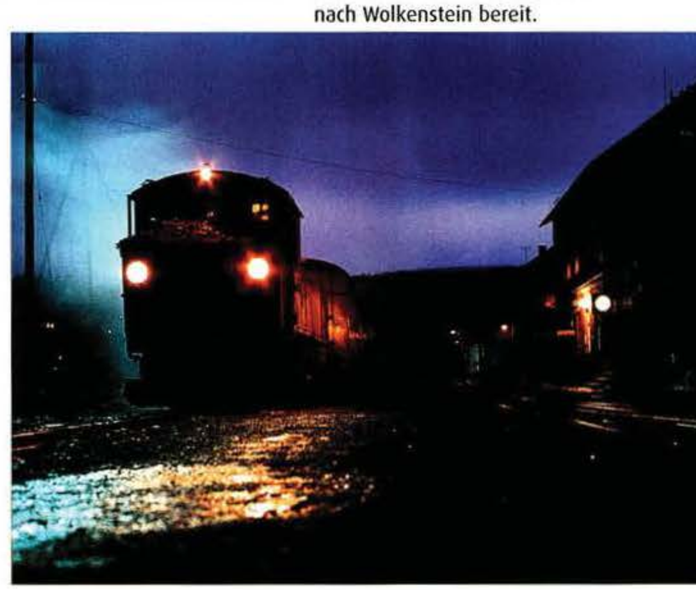
Für den Reichsbahn-infizierten westdeutschen Dampflokfan war es eine eher verrückte idee, zum Jahreswechsel 1977/78 eine solche Dampftour zu unternehmen. Das DDR-Kursbuch und die einschlägige „West"-Publikation mit den dampfgeführten Reisezügen der DR zeigten beim Weihnachtsabend im Hause eines Jöhstädter Heizers, dass eine solche Dampfreise machbar ist. Der freundliche Vorsteher des Jöhstädter Schmalspurbahnhofs sorgte schließlich dafür, dass für den 28. und 29. Dezember 1977 trotz Ferienreiseverkehrs Fahr- und Platzkarten in den gewünschten Zügen zur Verfügung standen.

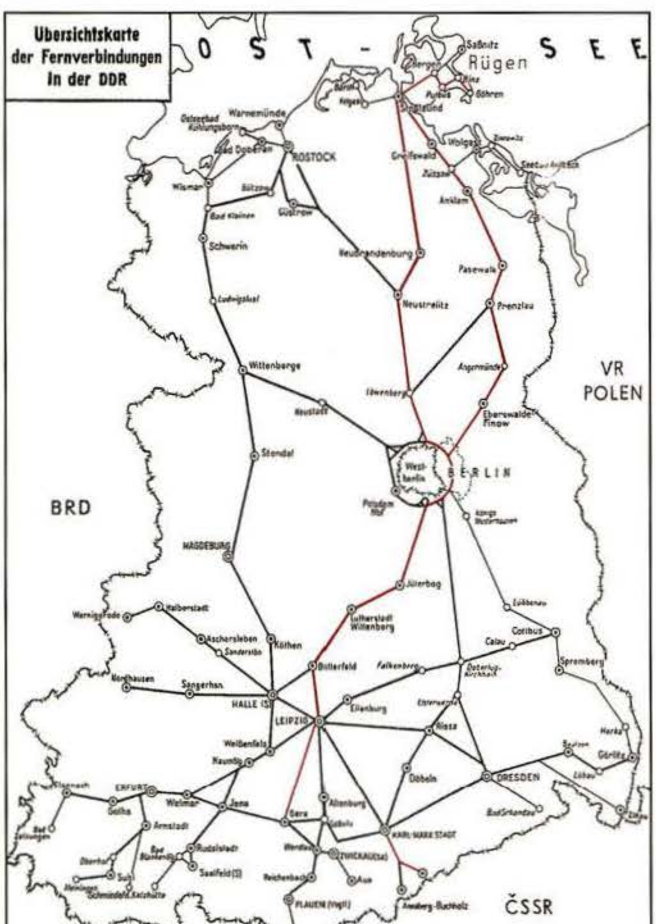
Die ersten 23 km bis Wolkenstein wurden im P 14294 mit 99 1606 in 82 Minuten zurückgelegt, 50 2740 des Bw Karl-Marx-Stadt brachte den Fernreisenden dann bis Flöha. Von dort ging es elektrisch und mit Diesel bis Gera, Ankunft 23,07 h. Es war Nacht und so ließen sich 100 km stil- und dampflose Traktion ertragen. Nicht ganz so erträglich gestaltete sich dann der nächtliche Aufenthalt im Geraer Hbf. Am folgenden Morgen gegen 6 Uhr hellte sich die Stimmung aber zusehends auf: 03 2243 stellte den Städteschnellverkehrszug D 1000 nach Berlin an den Bahnsteig. „Abfahrt 6.20 h, kraftvolle Ausfahrt bei eisigem Wetter im Wagen hinter der Lok, Frühstück in Speisewagen, Eisenbahn pur", notiert das Reisetagebuch. In Leipzig dann



Mit dem „Nachtzug" über die Insel Rügen. P 14127 fuhr damals um 21.16 h in Putbus ab und kam 68 Minuten später in Göhren an.

Jöhstadt am 28. Dezember 1977 um 16.34 h: Personenzug 14294 steht mit 99 1606 zur Abfahrt nach Wolkenstein bereit.

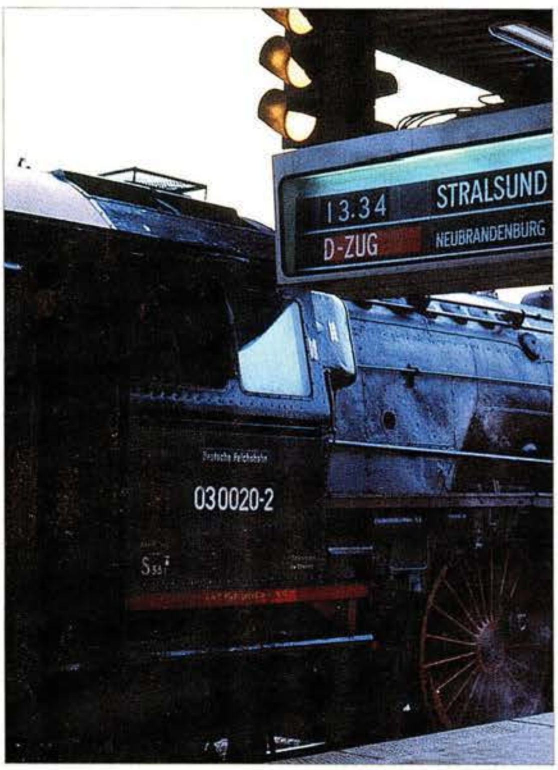




80 Minuten Aufenthalt, denn D 1000 fuhr mit Diesel weiter nach Berlin. Dafür bespannte 03 2083 dann den D 562, Leipzig ab 8.55 h, Berlin-Schöneweide an 11.02 h. Mit zwölf Wagen nonstop nach Berlin in 128 Minuten und einem Schnitt von 80 km/h. Eine wahre Meisterleistung und ein einmaliges Erlebnis zum Ende der Dampflokzeit, das eine eingefrorene Nase, rote Ohren und einen völlig ausgekühlten Seitengang des ersten Wagens hinter der Lok rechtfertigte. 03 0020 bespannte dann den nächsten 03.10-Zug ab Berlin. D 814 fuhr um 13.34 h ab Berlin-Lichtenberg und rollte um 16.57 h in den Stralsunder Hbf. Mit Diesel vor Personenzügen musste die Lükke bis Putbus überwunden werden, um den mit 99 4631 bespannten „Nachtzug" 14127 zu erreichen, mit dem die ungewöhnliche Reise durch die DDR um 22.24 h in Göhren zu Ende ging.



03 2083 des Bw Leipzig Hbf West vor D 562 im Leipziger Hbf. Für die 180 km bis Berlin-Schöneweide sah der Fahrplan nur 128 Minuten vor.



Von Berlin ging es weiter mit D 814 und 03 0020. Fahrzeit bis ins 231 km entfernte Stralsund: 2 h 23 Min.!

Im darauffolgenden Sommer standen die DR-03 immer noch in Schnellzugdiensten. Die 03.10 erreichten dabei sogar Putbus vor D 718 aus Leipzig, der um 4.56 Uhr mit den ersten Sonnenstrahlen mehrere hundert Urlauber an den Rasenden Roland übergab. Mit dem D 715 ging es um 11 Uhr dann nach Berlin zurück. Wer am selben Tag noch nach Jöhstadt wollte, musste die südliche Hälfte der DDR mit Diesel durchqueren. In Wolkenstein erreichte man mit etwas Glück gegen 21 h den letzten Güterzug nach Jöhstadt. Dort gab es für den West-Abenteurer natürlich ein Eckchen im Packwagen. Tempi passati. Es waren tolle Erlebnisse mit einer Eisenbahn, die trotz aller Probleme in der DDR noch eine Seele hatte. Und dabei war sie so schlecht nicht: Wer heutzutage von Putbus nach Wolkenstein will, ist fast gleich lange unterwegs wie zu 03.10-Zeiten! ***WS***

ten, wurden besonders durchleuchtet. Nachdem in Lübeck einmal ein Mann aus dem Tender einer 23.10 geklettert war, mussten die Wasserkastenöffnungen mit Gittern versehen werden. Um Freizügigkeit zu gewährleisten, wurden nicht nur die Planloks, sondern alle Maschinen so ausgerüstet."

Die 03.10 war eine der am höchsten belasteten Dampflokbaureihen der DR. Monatliche Laufleistungen von 18000 km waren die Regel, bei optimaler Umlaufplanung wurden auch 20000 km erreicht. Die höchste bekannte Monatsleistung schaffte 031059 mit 23175 km im Oktober 1975.

Diese Rekorde forderten ihren Tribut: Etwa einmal im Jahr musste jede 03.10 zur Instandsetzung nach Meiningen. Dort traten anfangs der 70er-Jahre erste Engpässe in der Ersatzteilversorgung auf. Auch deshalb wurden 1975 die beiden letzten kohlegefeuerten Loks 031057 und 031087 als Ersatzteilspender zerlegt.

Der Reko-Kessel bereitete den Werkstätten Kopfzerbrechen: Die hohen thermischen Belastungen der Ölfeuerung und schwefelhaltige Rauchgase führten zu Abzehrungen an Rohrwänden und Feuerbüchsen. Außerdem registrierte das Raw Risse in den Zylinderblöcken, abgerissene Gleitbahnträger am mittleren Zylinder und mehr. Neue Treib- und Kuppelstangen mussten als Einzelstücke hergestellt werden.

Dennoch wanderten die Stralsunder 03.10 nicht in untergeordnete Dienste ab. Bis in die zweite Hälfte der 70er-Jahre blieben 16 Maschinen erhalten und brachten weiterhin hohe Leistungen. Da auch die Zweizylinder-Schwesterloks 03.0-2 noch im hochwertigen Zugdienst standen, war es bis 1979 möglich, fast die gesamte Republik von Süden nach Norden mit 03 zu bereisen (siehe Kasten auf dieser Doppelseite).

Wegen ihres schlechten Gesamtzustandes wurde 031089 im November 1977 im Raw als Ersatzteilspender zerlegt. Am 27. Juni 1977 verunglückte 031078. Sie stieß, mit einem Schnellzug am Haken, bei Lebus mit einem Güterzug zusammen. 26 Menschen kamen ums Leben, die Lok hatte nur noch Schrottwert.

Zwar erhielten von Januar bis Dezember 1977 nochmals elf Maschinen eine L7-Hauptuntersuchung, doch durften sie fortan nur noch im Rahmen von Bedarfs-(L0) und Zwischenausbesserungen (L5) aufgearbeitet werden. Folglich reduzierte sich der Bestand weiter. Im Januar und im März 1978 wurden 031088 und 031020 abgestellt.

Der Jahrhundertwinter 1978/79 brachte tagelang nicht nur alle Zugläufe durcheinander, sondern bedeutete wegen Frostschäden auch das Aus für 031019 und 031074. Kesselschäden zwangen im Juni und Juli 1979 031090 und 031077 auf das Abstellgleis. Unter Dampf waren nur mehr sieben Maschinen. Das Bw Stralsund setzte ab Sommerfahrplan 1979 nur noch drei 03.10 planmäßig ein.

Am 31. Mai 1980 war es schließlich soweit. Mit Birkenlaub geschmückt und einem eigens für diese Fahrt angefertigten Schild stand 030010-3 vor dem D 813 nach Leipzig. Franz Eickhoff und Franz Starrey brachten den Zug pünktlich nach „Blo", wo sie den D 914 von Dresden nach Stralsund übernehmen sollten. Doch der rollte mit einer halben Stunde Verspätung in den Bahnhof ein.

Lokführer und Heizer zeigten leicht spöttisch auf die Uhr, doch das Personal der inzwischen abgekuppelten 118 zuckte nur entschuldigend mit den Schultern. 031010 war startklar: Zum letzten Mal begann die Fahrt nach Stralsund und die Minuten-Aufhol- →



Foto: Endisch

Bis ins Jahr 1980 war 03 2002 noch in Betrieb. Hier zeigt sich die Lok am 23. Mai 1979 wartend im Bw Lutherstadt Wittenberg.

jagd. Bei der Ankunft in Stralsund um 19.59 Uhr waren 13 Minuten wieder aufgeholt – und die Plandienste der 03.10 endgültig Geschichte.

Ein Vierteljahrhunder später, Frühjahr 2005: Im Intercity-Hotel neben dem Stralsunder Hauptbahnhof versammeln sich gut 50 ehemalige 03.10-Lokführer – „zum Dienstunterricht", erklärt der Versammlungsleiter, „denn dienstags war in unserer aktiven Zeit tatsächlich Dienstunterricht." Die einstigen Lokführer und heutigen Un-Ruheständler bilden eine Gruppe des Bahnsozialwerkes (BSW) in Stralsund. Nach der Wende knüpften sie freundschaftliche Bande mit DB-03.10-Lokführern aus Hagen-Eckesey. „Wir wollen nicht jammern", sagt Schulz, „aber was die Hagener für Möglichkeiten haben, davon können wir nur träumen." Die BSW-Gruppe kann sich mehr Unterstützung seitens der DB vorstellen.

Das Ende kam 1980 – für beide 03-Varianten!

Wie die Dreizylinder-Maschinen waren auch die Zweizylinder-03 noch bis 1980 auf den Gleisen der DR anzutreffen, und zwar ebenfalls im Plandienst. Das war es aber schon an Gemeinsamkeiten. Während die 03.10 wegen des Kesselstahls dringend rekonstruiert werden mussten, waren die 03.0-2 anfangs überhaupt nicht für eine Rekonstruktion vorgesehen. Einige Maschinen wurden mit dem IfS-Vorwärmer ausgerüstet, andere waren nach wie vor in der Ursprungsausführung unterwegs.

Erst als die Baureihe 22 ab 1968 massiv ausgemuster wurde, verwendete man deren Kessel, um nun doch noch mehrere Exemplare der Zweizylinder-03 zu rekonstruieren. Allerdings wollte man den Begriff Rekonstruktion umgehen, statt dessen sprach man von Neubekesselung. Als erste verließ 03 151 im Februar 1969 das Raw Meiningen.

Die DR ging nicht unbedingt nach ökonomischen Gesichtspunkten vor. Beispielsweise erhielt 03 050 im Jahr 1971 einen Reko-Kessel, wurde aber schon 1975 ausgemustert. Ebenfalls im Jahr 1975 wurde mit 03 058 die letzte Lok neubekesselt (oder rekonstruiert).

Auch war die 03.0-2 mit zeitweise 78 Stück zahlenmäßig stark vertreten. Dieser Bestand hielt sich recht lange, so gab es 1975 noch 72 Exemplare, mehr als viermal soviel wie Dreizylinder-Schwestern.

Das aber sollte sich nicht auf eine längere Lebensdauer auswirken. Im Gegenteil: Die 72 Maschinen waren auf 14 Bw verteilt, von denen allein Frankfurt (Oder) mit zwölf, Görlitz mit zehn, Berlin-Ostbahnhof mit neun und Oebisfelde mit acht Lokomotiven höhere Bestände aufwiesen. Die meisten Bw hatten drei oder vier 03.0-2 unter Dampf. Dabei wurde kein Unterschied gemacht, ob die Loks neu bekesselt waren oder nicht; sie liefen alle in gemeinsamen Plänen.

Doch das Ende der Salondampfer, wie die leichten Pazifiks mit zwei Zylindern auch genannt wurden, war abzusehen. Einsätze vor Personen- und Gex-Zügen oder auf Nebenbahnen waren Mitte der 70er-Jahre nichts Ungewöhnliches mehr. Vor Schnellzügen setzten die Bw Ostbahnhof, Leipzig Hbf West, Görlitz, Halberstadt und Frankfurt (Oder) noch 03 ein.

Schon 1976 beendete das Bw Ostbahnhof die 03-Planeinsätze. Ihm folgte im September 1977 das Bw Frankfurt (Oder), also beides Bw mit hohen Beständen!

Im Sommerfahrplan 1978 waren gar nur noch zehn Maschinen in vier Bw unter Dampf. Das Bw Güsten avancierte dabei zum heimlichen Traditions-Bw und stellte noch einen dreitägigen Umlaufplan auf. Das Ende schien erreicht, als die Bw Görlitz und Leipzig Hbf West – letzteres nach 46 Jahren 03-Beheimatung – zum Winterfahrplan 1978/79 die 03-Einsätze beendet hatten.



Volle Leistung voraus: 03 2243 vom Bw Leipzig Hbf West stampft im März 1978 vor D 567 hinter Berlin-Schöneweide in Richtung Süden. Dampf-Power pur vor 27 Jahren.

03.0-2: Innerhalb von fünf Jahren wurden aus 72 Loks noch zwei

Als im Januar bzw. Mai 1979 die Bw Güsten und Lutherstadt Wittenberg die 03-Einsätze einstellten, galt das als offizielles Ausscheiden der 03.0-2 aus dem Plandienst bei der DR. Lediglich für Sonderleistungen wurden noch einige Maschinen vorgehalten.

Im Sommer 1980 waren nur noch zwei Loks tauglich für den Streckendienst, 03 2002 und 03 2117. Weniger wegen der notwendigen Einsparung von Öl, vielmehr aus Anlass des 50-jährigen Betriebsjubiläums kamen beide nochmals zu Planzugehren. 03 2002 bespannte ein Personenzugpaar Güsten – Magdeburg, während 03 2117 sogar noch einmal vor D-Zügen zeigte, was sie kann. Das Zugpaar D 443/D 447 oblag ihr im August und September 1980, bis sie am 12. September wegen abgelaufener Kesselfrist abgestellt wurde. Nur wenige Tage später, am 21. September, beendete eine Flankenfahrt die Einsätze von 03 2002. Damit war im Herbst 1980 keine DR-03 mehr, egal welcher Bauart, im Betrieb.

Gestorben sind die eleganten Loks jedoch nicht. Die erstgebaute 03 001 ist heute wie die Dreizylinder-03 1010 DB-Museumslok, betriebsfähig ist aber nur letztere. Der Lausitzer Dampflokclub ließ die lange als Denkmal ausgestellte 03 2204 betriebsfähig aufarbeiten. Und das Bayerische Eisenbahnmuseum Nördlingen hat die 03 2295 als Rennpferd im Stall. Die glanzvollen Zeiten des Dampfschnellzugdienstes sind aber unwiderruflich vorbei.

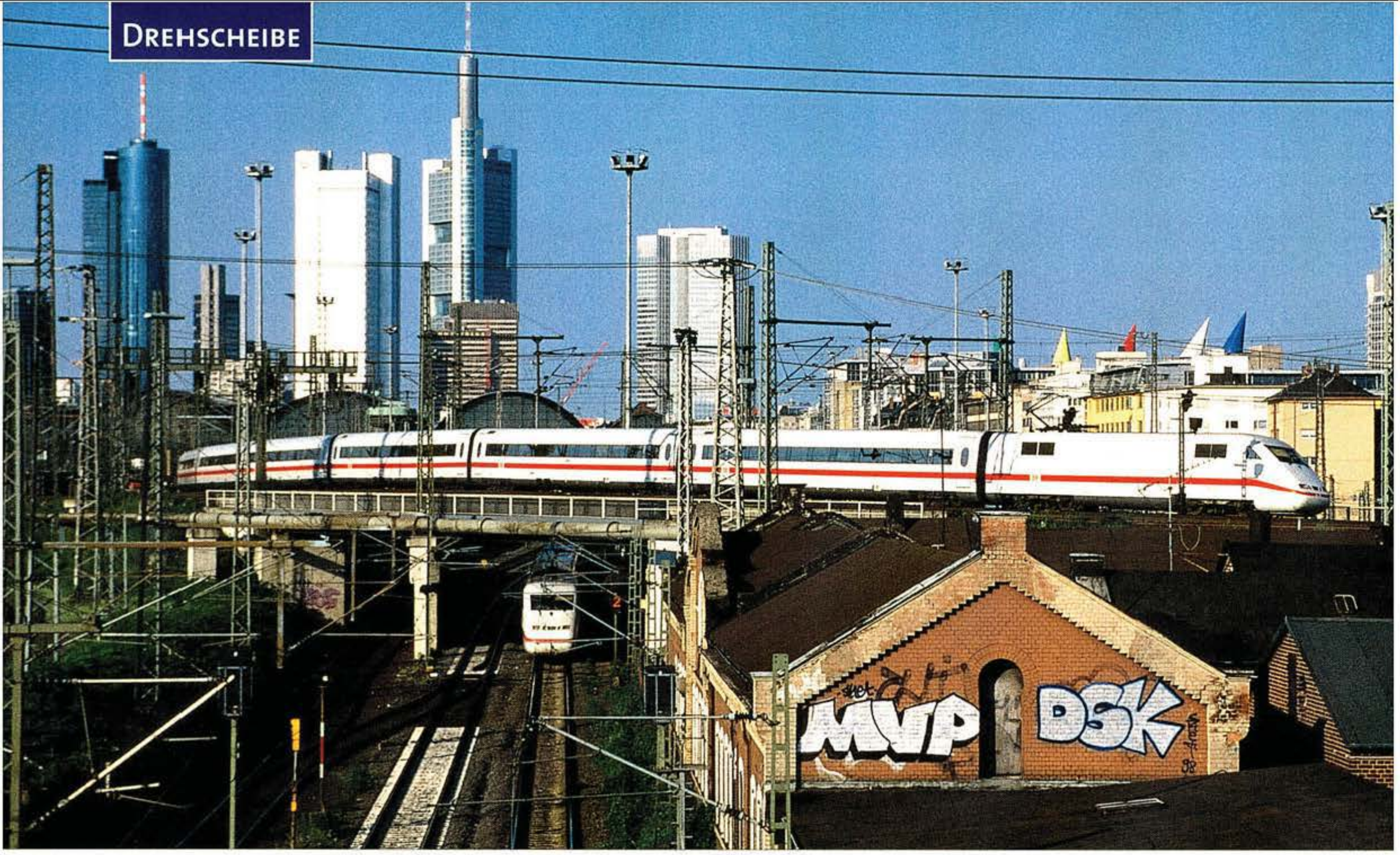
Henning Bösherz/Dirk Endisch



Am 24. August 1980 kam 03 2117 nochmals vor dem D 443 Köln – Dresden in Magdeburg Hbf an.

Foto: Endisch





Seit 1991 ist der ICE 1, hier am 20. Mai 2001 in der Ausfahrt von Frankfurt/Main Hauptbahnhof, das DB-Flaggschiff im Fernverkehr.

Zug um Zug werden im DB-Werk Nürnberg alle 59 ICE 1 modernisiert und die Innenräume den ICE 3 angepasst. Der Umbau-Prototyp ist bereits im Erprobungseinsatz.

Maß-Anzug



Frage der Logistik: Die neuen Sitze für die 708 Mittelwagen werden nicht per Bahn, sondern mit dem Lkw angeliefert.



Warten auf den Einbau: Säuberlich aufgereiht und verpackt stehen die neuen Sitze im ICE 3-Standard bereit für den ICE 1-Einsatz.



In Reih und Glied: ICE3-Gefühl im Großraumwagen erster Klasse des in Nürnberg modernisierten ICE 1.

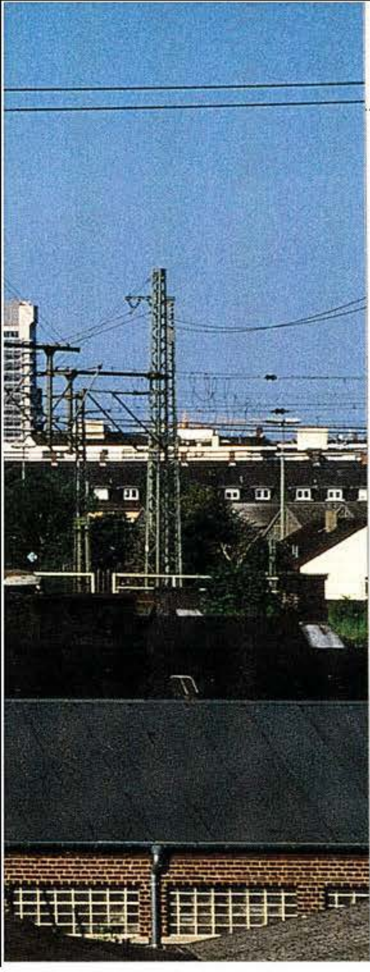


Foto: Joachim Schmidt

Kurzinterview mit Werksleiter Dietmar Pötzsch



Kam im April aus Chemnitz in die Frankenmetropole: Dietmar Pötzsch.

Das Werk Nürnberg der DB-Fahrzeuginstandhaltung leitet seit 15. April 2005 Dietmar Pötzsch, vorher Werksleiter in Chemnitz.

MEB: Herr Pötzsch, von den Sachsen zu den Franken zu kommen, bedeutet doch eine gewisse Umstellung?

Dietmar Pötzsch: Sicher, aber wir sind dabei, uns aneinander zu gewöhnen.

MEB: Eine lange Eingewöhnungsphase ist Ihnen aber wohl nicht gestattet?

Pötzsch: Natürlich ist dieses ehrgeizige Projekt für uns alle eine Bewährungsprobe. Schon allein die Sicherung der Arbeitsplätze ist aber Motivation genug.

MEB: Sind denn die Zeitvorgaben realistisch?

Pötzsch: Wir sind da auf einem guten Weg. Das A und O bleibt aber die Qualitätsarbeit.

Am Fließband wird im Werk Nürnberg der DB-Fahrzeuginstandhaltung nicht gearbeitet, aber die grundlegende Modernisierung der ICE 1-Flotte trägt durchaus Züge einer industriellen Serienfertigung.

180 Millionen Euro investiert die Deutsche Bahn AG in das beispiellose Umbauprojekt, das in Eigenregie bis zum Jahre 2008 sämtliche 59 ICE 1-Züge für die nächsten 15 Betriebsjahre ertüchtigen soll. Im Rahmen des Projekts „Redesign-ICE 1" werden die vorhandenen 118 Triebköpfe und 708 Mittelwagen mit einem modernisierten Innenleben ausgestattet und zugleich einer technischen Generaluntersuchung unterzogen.

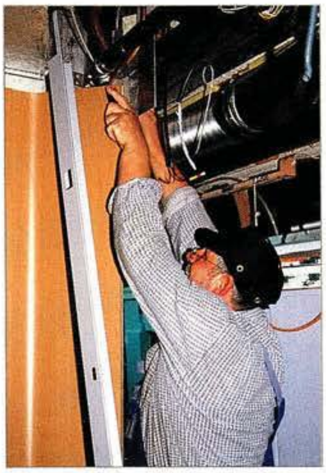
„Die Entscheidung, das selbst zu machen, hat sich an wirtschaftlichen Faktoren orientiert", erläutert Ulrich Höbel, Redesign-ICE 1-Projektleiter für den Bereich Technik und Beschaffung. Und Dietmar Pötzsch, seit dem 15. April Leiter des Werks Nürnberg, ergänzt: „Mit diesem umfangreichen Modernisierungsprojekt werden allein bei uns die 319 Arbeitspätze vorerst bis 2008 gesichert."

„Wir sind im Prinzip Bahnindustrie geworden", stellt Konzernsprecher Werner W. Klingberg fest, wohl wissend, dass sich die Bahnindustrie über mangelnde Aufträge seitens der DB AG immer häufiger beklagt. Aber zum einen, so Ulrich Höbel, sei nur in bahneigener Regie der Kostenrahmen von rund drei Millionen Euro pro Zug einzuhalten und zum anderen habe es ein derartiges Modernisierungs-Großprojekt, das eine industrielle zugweise Fertigung erforderlich mache, in dieser Form auch bei der Fahrzeugindustrie noch nicht gegeben.

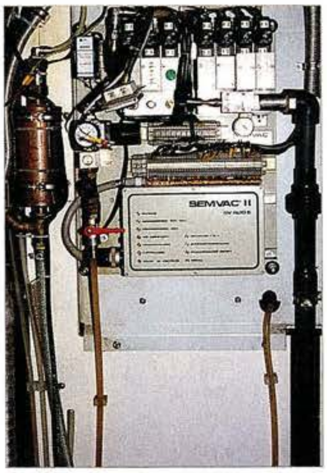
Zweifellos ist auch der DB das Hemd halt näher als die Jacke, steht Arbeitsplatzsicherung im eigenen Konzern weiter oben auf der Prioritätenliste als der Erhalt externer Arbeitsplätze. Wobei man bescheiden geworden ist, beschäftigte doch beispielsweise das ehemalige Ausbesserungswerk Nürnberg früher über 1000 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Und ob und wie es nach →

Triebkopf 401 019-5 erhält neben neuen Drehgestellrahmen eine neue Schnauze mit Hilfskupplung.





Schritt für Schritt erhalten die ICE1-Mittelwagen ihr neues Innenleben in DB-Eigenregie.



Nur scheinbar Kabelsalat: Die Energieversorgung der Wagen wird von grundauf erneuert.



Foto: Alkofer

Begegnung in Fulda, Juli 2005: Der in Nürnberg modernisierte Musterzug-ICE 1 (lks.) trifft auf einen seiner normalen Brüder.

2008 weitergeht, ist noch offen. Immerhin deutet DB-Technik-Ressortchef Johannes Keil eine Zukunftsperspektive an: Er könne sich durchaus vorstellen, dass man in Nürnberg künftig auch Schienenfahrzeuge für Nicht-DB-Unternehmen umbauen werde.

Insofern nicht unrealistisch, als die Bahn für das ICE 1-Redesign-Projekt umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen im Nürnberger Werk getroffen hat. So wurden neben dem Neubau der GfK-Werkstatt unter anderem die Hallendächer und -böden saniert, zwei Messgleise erstellt, die Druckluftleitungen saniert, die Drucklufterzeugung erneuert und eine neue Radlastmesseinrichtung installiert.

Bevor die Nürnberger allerdings an die Modernisierung gehen können, erfolgt zunächst die komplette Entkernung der Züge. Und zwar hauptsächlich im ICE-Werk Hamburg-Eidelstedt, weil, so Dietmar Pötzsch, „man dort Verwendung für die alten Sitze hat und zudem ebenfalls Arbeitsplätze sichern kann". „Interdisziplinäre Zusammenarbeit über alle Bereiche der Bahn hinweg ist erforderlich, um die gesamte Prozesskette vom Engineering bis hin zum eigentlichen Umbau innerhalb des Konzerns sicherzustellen", betont Christine Geißler-Schild, DB-Sprecherin für Technik und Beschaffung.

Herausforderung: Interdisziplinäre Zusammenarbeit

Als Generalunternehmer hat dabei die DB-Fahrzeuginstandhaltung die Verantwortung für Revision und Modernisierung.

Keine leichte Aufgabe, wie Udo Sauer bestätigt: „Wir müssen nicht zuletzt dafür sorgen, dass alle bei Zulieferern bestellten Neuteile und die aufgearbeiteten Komponenten genau dann vor Ort sind, wenn sie gebraucht werden." Just in time eben, wie das auf Neudeutsch so schön heißt.

Eine Frage der Logistik, die aber offenkundig den Schienenweg nicht einbezieht: Gerade werden neue Sitze angeliefert, per Lastkraftwagen.

In Nürnberg können jeweils zwei ICE 1-Züge parallel umgebaut werden. Die Verweildauer ist auf fünf Wochen, inklusive Revision, angesetzt. „Acht Wochen haben wir für den Musterzug gebraucht, nicht ganz sieben für den zweiten und je mehr sich alles einspielt, desto besser läuft es", ist Werksleiter Pötzsch sicher, mit seiner Mannschaft die Zeitvorgaben zu erreichen und einzuhalten.

Mit dem zweiten Umbauzug begann die Serienausrüstung, die allerdings auf Neuteile beschränkt ist. Denn die ICE 1 erwiesen sich bislang im Detail nicht gerade als Serienfahrzeuge: „Wir haben schnell festgestellt, dass jedes ausgebaute Teil beim Wiedereinbau nur an seinen angestammten Platz passt", bestätigt Roland Reuß, für die Produktion zuständiger Redesign-Projektleiter.

Das erklärt natürlich, warum jeder im Umbau befindliche Mittelwagen in abschnittsweise Raster eingeteilt ist und jedes ausgebaute Teil fein säuberlich katalogisiert wird. „Nur so ist zu gewährleisten, dass alles ohne Nacharbeiten wieder eingebaut werden kann", seufzt Dietmar Pötzsch und wundert sich über die seinerzeitigen Fertigungstoleranzen.

Dass man diese Probleme in den Griff bekommen hat, belegt eine Mitfahrt im Musterzug, der nach erfolgter Betriebserprobung noch im August wieder im fahrplangemäßen Fernverkehr eingesetzt wird.

Da klappert nichts, da wirkt alles solide und vor allem angenehm frisch. Lediglich in einem Wagen der ersten Klasse streikt kurzzeitig die automatische Durchgangstüröffnung. „Da müssen wir die Sensoren wohl noch mal neu justieren", meint Dietmar Pötzsch entschuldigend.

Verzeihlich, findet auch Dr. Gerd Fregien, als DB-Bauartverantwortlicher gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in der Verantwortung. Gemeinsam mit Martin Brandenbusch, Bereichsleiter Services Reisekette beim DB-Fernverkehr, stellt er auf der Fahrt von Frank-



Arbeiten Hand in Hand: Roland Reuß (lks.), Projektleiter, und Udo Sauer, Fahrzeuginstandhaltung.



Das abschnittsweise Unterteilen der Wagen in Raster erleichtert die Arbeit beim Wiedereinbau.



Ob ICE 1 alt oder neu, ist dem fünfjährigen Adrian egal, nur Platz zum Spielen braucht er.

Mietbus – Konkurrenz nicht nur für Billigflieger

Von Werbung berieselt, ab neun Euro von Köln, Düsseldorf oder Dortmund nach Hamburg, Soltau, Frankfurt, Berlin, München, Rust und Verona: Der Mietbus tritt gegen die Billigflieger an, macht aber auch der Deutschen Bahn Konkurrenz. Die Fahrten der Mietbuszentrale, übers Internet zu buchen, sind zwar nur für rund 20 Prozent der Fahrgäste zum Schnäppchen-Preis von neun Euro zu haben, aber der ähnlich den Billigflieger-Kontingenten schrittweise steigende Preis für Hin- und Rückfahrt zwischen 15 und 39 Euro liege, so Mietbuszentrale-Pressesprecher Matthias Weidemann, „auf jeden Fall unter dem, was man mit der Bahncard 50 bezahlt." Die von großen Reisebusunternehmen höchst unterschiedlich bewertete neue Geschäftsidee basiert auf dem Verkauf von Werbung, die den Busreisenden per Video serviert wird.





Fotos (12): Haucke

Der kleine Unterschied: Im alten ICE1 (oben) verfügt das Abteil erster Klasse über fünf Sitze nebst einer Ablage, die beim Redesign (r.) durch einen sechsten Sitz ersetzt wird.

furt/Main nach Kassel-Wilhelmshöhe den mit Frischzellen therapierten ICE 1 vor.

„Ganz oben auf der Wunschliste unserer Kunden stand die Steckdose", erläutert Martin Brandenbusch, um sodann auf die „ergonomisch verbesserten Sitze" hinzuweisen. Das hier aufkommende ICE 3-Gefühl ist durchaus beabsichtigt: Zum einen sind es in der Tat die gleichen Sitze wie im ICE 3 und zum anderen soll damit eine innere Vereinheitlichung der ICE-Flotte erreicht werden.

Das „Optimieren", so Christian Brambring, Leiter Einkaufsplanung bei DB-Personenverkehr, hat handfeste wirtschaftliche Gründe. Die Platzkapazität wird, „da die neuen Fahrgastsitze wesentlicher schlanker und damit Raum sparender sind", so Werner W. Klingberg, in den künftigen Zwölf-Wagen-Zügen um durchschnittlich 60 Sitze erhöht.

Eine Entwicklung, über die man durchaus geteilter Meinung sein kann. Zumal, wenn man an das Verstauen des Reisegepäcks denkt. Zwar bleiben die breiten Ablagen im Dachbereich erhalten, aber die Garderoben und die in einem Teil der Mittelwagen vorhandenen Gepäckabteile entfallen. Die neue Anordnung der Sitze im Großraumwagen erlaubt auch das Zwischenstellen von Koffern nicht mehr. Und in den Erster-Klasse-Abteilen wird die Ablage durch einen sechsten Sitz ersetzt. „In einigen Zügen, zumal in der Ferienzeit, kann es da schon mal zu Problemen kommen", muss Martin Brandenbusch einräumen.

Schade aber auch! So holt der Reisebus weiter auf.

Karlheinz Haucke

Preisvorteil von ca. 15 %

Unsere Abos:

KLEINES Jahres-Abo:

12 Hefte + 1 Sonderheft

nur € 42,20

GROSSES Jahres-Abo:

12 Hefte + 3 Sonderhefte

nur € 57,20

Ihre Vorteile, wenn Sie den MODELLEISENBAHNER jetzt abonnieren:

- Der MODELLEISENBAHNER wird Ihnen jeden Monat druckfrisch per Post zugestellt.
- Sie bezahlen nur € 2,80 pro Heft (ModellEisenBahner-*SPEZIAL* € 8,60 statt € 9,80) im kleinen Abo gegenüber € 3,30 Einzelverkauf.



Das Spezial-Heft kommt immer mit der Januar-Ausgabe!

- Das Lexikon „Erfinder und Erfindungen" oder das Video „Anlagen-Meisterwerke" erhalten Sie als Dankeschön.
- Sie bekommen zusätzlich jedes Jahr ein Spezial-Heft. Dieses erhalten Sie immer mit dem Januar-Heft.



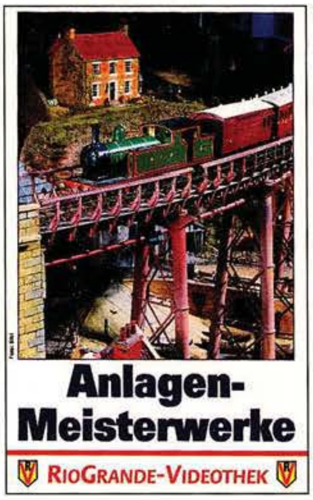
- Zusätzlich zum kleinen Abo erhalten Sie zwei Sonderhefte Modellbahn-**SCHULE** und sparen nochmals € 4,60.
- Alle Hefte bekommen Sie in umweltverträglicher Verpackung in Ihren Briefkasten.
- Auf Wunsch können Sie bei Bankabbuchung Ihr Abo in vierteljährlichen Raten in Höhe von nur € 14,30 bezahlen.

WÄHLEN SIE EIN ABO-GESCHENK!

entweder...

VIDEO „Anlagen-Meisterwerke"

Sie sind eine Augenweide für alle Altersklassen: Fein detaillierte Modellbahnanlagen, die mit realistischem Fahrbetrieb die große Eisenbahn in allen Epochen kunstvoll nachbilden. Das Video entführt Sie in die heile Welt von 15 meisterhaft gestalteten Anlagen.



oder... **LEXIKON „Erfinder und Erfindungen"**

Das berühmte Lexikon „Erfinder und Erfindungen" – ein 380 Seiten starker Nachdruck des längst vergriffenen Standardwerks. Von A wie „Abdampfstrahlpumpe" bis Z wie „Zweisystemlokomotive".



Widerrufsrecht: Sie können die Vereinbarung innerhalb einer Woche beim MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Die Frist endet 1 Woche nach Eingang des Coupons. Das Begrüßungsgeschenk dürfen Sie in jedem Fall behalten.

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried

Unsere Abos

Kleines Jahres-Abo: 12 Hefte + 1 Sonderheft nur € 42,20
Großes Jahres-Abo: 12 Hefte + 3 Sonderhefte nur € 57,20

09/05

Ja, ich bestelle den MODELLEISENBAHNER ab der ☐ aktuellen Ausgabe ☐ ab Heft ..../2005 für zunächst ein Jahr zum Jahrespreis von z. Zt. € 42,20 bzw. € 57,20. Die Preise für Schweiz, EU und übriges Ausland stehen im Impressum des aktuellen Hefts. Alle Versandkosten übernimmt der Verlag.

Als Begrüßungsgeschenk schicken Sie mir bitte

☐ das Lexikon „Erfinder und Erfindungen"

☐ das Video „Anlagen-Meisterwerke"

Ich erkläre, dass ich den MODELLEISENBAHNER im letzten halben Jahr nicht abonniert hatte.

Bitte liefern Sie mir ein

☐ Kleines Abo

☐ Großes Abo

☐ Das Abonnement ist zum Verschenken. Deshalb gebe ich meine und die Geschenkadresse an.

Geburtsdatum

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr. Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Ich verschenke ein MODELLEISENBAHNER-Abonnement an folgende Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ **Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten.** Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der Beendigung des Abonnements.

☐ **jährlich** ☐ **1/4-jährlich** (nur bei Abbuchung des Großen Abos)

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) **Bankleitzahl**

Bankinstitut

☐ **Durch Überweisung nach Erhalt der Jahresrechnung. Bitte keine Vorauszahlung! Unbedingt Rechnung abwarten!**

Abo-Nr. (Wird vom Verlag ausgefüllt!):

Datum, 1. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Widerrufsrecht: Diesen Auftrag kann ich innerhalb 1 Woche nach Eingang dieser Bestellung beim MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Rechtzeitiges Absenden genügt. Ich bestätige dies mit meiner 2. Unterschrift. Das Abonnement verlängert sich nur dann um ein Jahr, wenn es nicht 6 Wochen vor Ablauf gekündigt wird.

Datum, 2. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Der 75. Geburtstag der Seilzug-Ablaufanlage und vor allem 40 Jahre elektrischer Betrieb in Chemnitz bilden den Anlass für das 15. Heizhausfest im Ex-Bw Hilbersdorf.

Feste feiern unter Strom

Das alljährliche Heizhausfest im ehemaligen Bw Chemnitz-Hilbersdorf gehört zu den beliebtesten Eisenbahn-Großveranstaltungen in Sachsen. Das Sächsische Eisenbahn-Museum (SEM) kann in diesem Jahr auf sein 15-jähriges Bestehen zurückblicken Sein Erfolg beruht nicht nur auf der Zusammenarbeit mit anderen Eisenbahnvereinen und Betriebsgesellschaften in der Region, sondern auch auf wechselnden Themen, zu denen passende Gastlokomotiven nach Chemnitz kommen.

Dieses Jahr widmet das SEM seine Sonderschau dem Anschluss des damaligen Karl-Marx-Stadt an das elektrifizierte Netz der DR 1965. Und vor 75 Jahren ging die Seilzugablaufanlage im Rangierbahnhof in Betrieb. Diese Anlage wurde bis 1991 genutzt, und dem SEM ist es zu verdanken, dass heute noch drei Seilwagen und das Maschinenhaus erhalten sind. Es besteht sogar die Idee, die Anlage teilweise wieder aufzubauen und vorzuführen.

1965 begannen die Elektrifizierungsarbeiten für den kompliziertesten Teil des sächsischen Dreiecks, wie man die 127 Kilometer von Zwickau über Karl-Marx-Stadt nach Dresden nennen kann. An drei großen Viadukten, bei Hetzdorf, Frankenstein und Klingenberg-Colmnitz, mussten Fahrleitungsbefestigungen angebracht und der Tunnel bei Edle Krone ausgeweitet werden.

Am 30. Mai 1965 ging der erste Abschnitt bis Karl-Marx-Stadt und dessen Rangierbahnhof Hilbersdorf in Betrieb. Mit E 11 004 und E 11 007 wurde dabei denselben Loks die Ehre der Einweihung zuteil wie zwei Jahre zuvor mit dem Eröffnungszug Leipzig – Zwickau. Es folgten die Abschnitte nach Freiberg am 26. September 1965 sowie am 23. September 1966 Freiberg – Dresden. Der Betrieb auf der Gesamtstrecke Zwickau – Dresden wurde offiziell am 25. September aufgenommen.

Die E-Loks wurden auf die drei Standorte Zwickau, das neue Bw Karl-Marx-Stadt (Zusammenlegung der Bw Hbf und Hilbersdorf) und Dresden konzentriert, vorher waren es sieben. Zur bestimmenden E-Lok-Baureihe wurde die E 42 (ab 1970 242). Mit 91 Maschinen hatte Karl-Marx-Stadt nicht nur die meisten Exemplare in einem Einzel-Bw bei der DR: Sie machten rund ein Drittel des Gesamtbestandes an E 42/242 aus (292 Stück) und wurden über zehn Jahre (mit Unterbrechung) beschafft. Die zuletzt ausgelieferten Maschinen waren 1976 die in Rot mit Beige abgesetztem Streifen ausgeführten 242 263 bis 292.

Der Lokschuppen 2 des Bw Hbf wurde für die Diesellokunterhaltung umgebaut, E-Loks waren für den Schuppen 1 vorgesehen. Die Dampfloks der Baureihen 22, 38.2-4, 75.5 und 86 wurden zwischen Juli 1965 und Januar 1968 nach Hilbersdorf umstationiert. Am 1. Januar 1966, mit sieben Monaten Verspätung, wurden die ersten E-Loks in Karl-Marx-Stadt beheimatet. Es handelte sich um E 42 aus Zwickau und Leipzig-Wahren. Ab Juni 1966 folgten beginnend mit E 42 090 die ersten Loks direkt ab LEW.

Bemerkenswert am Karl-Marx-Städter Anfangslokbestand waren die niedrigen Ordnungsnummern. So waren E 42 001 bis E 42 023 durchgehend besetzt. Dresden erhielt übrigens erst 1976 eigene E-Loks zur Stationierung. Bis dahin waren die ab Dres-



Von 1999 bis 2002 und wieder seit Dezember 2004 gehört ein 415-Triebzug als IC zu den modernsten Zügen in Chemnitz.



Ablösung: Nach der Stilllegung der Seilzuganlage im Vordergrund dienten zeitweise 242 ab Mai 1991 als Bremsloks in Hilbersdorf.



Bis 1979 kamen Zwickauer 254 mit schweren Güterzügen nach Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf. Am 19. Mai 1979 ist 254066 am Ziel.

Fotos (3): R. Heinrich

den eingesetzten E-Loks in Karl-Marx-Stadt beheimatet, was den hohen Bestand mit erklären dürfte. Als dann 1976 34 Loks der BR 242 nach Dresden und Riesa abgegeben wurden, führte das zu einem Lokmangel, den erst die letztgebauten 242 abstellen konnten; auch Hallenser 211 halfen aus.

Eine 242 konnte zwischen Tharandt und Klingenberg-Colmnitz (25 Promille Steigung) Züge mit 512 Tonnen befördern. Von Klingenberg-Colmnitz bis Karl-Marx- →

Das 15. Heizhausfest in Chemnitz-Hilbersdorf

Sächsisches Eisenbahnmuseum im ehemaligen Bahnbetriebswerk, Donnerstag 25. bis Sonntag 28. August, Auswahl von Programmpunkten:

- Fotogüterzüge im Erzgebirge
- Dampfschnupperfahrten nach Hainichen
- Nachtfotoparade mit Überraschungen
- Sonnabend und Sonntag große Parade mit allen betriebsfähigen Fahrzeugen
- Souvenirverkauf
- Ausstellung von Gastfahrzeugen
- Dokumentation zu 40 Jahren Elektrifizierung
- Veteranentreffen ehemaliger Mitarbeiter
- Führerstandsmitfahrten auf Dampf- und Dampfspeicherloks
- 600-mm-Feldbahnbetrieb

Mehr Infos unter Tel. (0371) 4932765 oder unter www.sem-chemnitz.de.



Das 15. Heizhausfest ist besonders der E-Traktion gewidmet.

Von der E42 bis zum ICE-T: Die E-Traktion in Chemnitz

Stadt betrug die Anhängelast 1030 Tonnen. In der Gegenrichtung betrug die zulässige Zugmasse zwischen Flöha und Oederan (17 Promille Steigung) 700 Tonnen, so dass 242-Doppelbespannungen gefahren werden mussten. Erinnert werden soll auch an die stündlichen 1030-Tonnen-Züge Hilbersdorf – Gera, die in Glauchau an 58.30 und ab 1978 an 120 übergeben wurden, sowie die in Doppeltraktion gefahrenen 2060-Tonnen-Uranerzzüge von Freital-Potschappel nach Glauchau (Gag 57308 und 57310). Letztere wurden in Klingenberg-Colmnitz zusammengestellt, und ihnen ist der desolate Zustand des alten Hetzdorfer Viaduktes maßgeblich anzulasten.

Gäste in Hilbersdorf waren ab 1966 die Zwickauer „Omas" E94 (siehe MEB 11/2004), die mit zunächst einem, ab Winterfahrplan 1967/68 täglich vier bis fünf Güterzügen den großen Rangierbahnhof anfuhren, was bis 1979 der Fall war.

Die zweite Generation Neubau-E-Loks kündigte sich mit der Erprobung der 250003 an. Im Auftrag der VES-M Halle bespannte sie im Mai und Juni 1975 Reise- und Güterzüge zwischen Karl-Marx-Stadt und Dresden. Mit Beginn der Serienfertigung (250 004, am 5. Februar 1977 in Dienst gestellt) konnten die Zuglasten auf der Rampe Tharandt – Klingenberg-Colmnitz auf 800 Tonnen, von Flöha nach Oederan auf 1000 Tonnen erhöht werden. In Karl-Marx-Stadt wurden die ersten 250 ab 1978 stationiert (250031 am 29. Juni). Die Doppelbespannung wurde beibehalten, um Züge mit 1500 Tonnen durchfahren zu können. Bis zum Winterfahrplan 1984/85 steigerte sich der 250-Bestand in Karl-Marx-Stadt auf 18, im Gegenzug wurde anfangs der 80er-Jahre der Einsatz der 242 reduziert: 1984 waren es noch 14 Loks.

Herausragende Leistung der 250 war der Ex 172/175 „Fichtelberg" Karl-Marx-Stadt – Dresden-Neustadt – Berlin-Lichtenberg in den 80er-Jahren. Insgesamt trugen 47 Loks der 250 den Betriebsbucheintrag Bw Karl-Marx-Stadt. Am 30. Mai 1992 endete deren Zeit in Chemnitz; es waren am Schluss noch zwölf Maschinen stationiert.

Im März 1984 kam die „Weiße Lady" bereits als 243001 nach Karl-Marx-Stadt. Sie bespannte im Erprobungsprogramm Reise- und (in 242-Plänen) Güterzüge nach Reichenbach. Seit Ende 1984, als die ersten Serien-243 an die DR übergeben wurden, gehört diese Baureihe zum täglichen Bild in Chemnitz. Beheimatet wurde die 243/143 dort jedoch nicht; es handelte sich um Loks aus Dresden und Reichenbach.

Am 7. Dezember 1991 wurde Chemnitz von einer Durchgangsstation im elektrifizierten Netz zum Knoten, als der elektrische Zugbetrieb nach Riesa und damit auf der Gesamtstrecke nach Berlin aufgenommen wurde. Die Strecke Riesa – Chemnitz war eines der größten und zeitlich längsten Bauvorhaben der DR. Den Eröffnungszug bespannte die altehrwürdige E7710.

Neben 142 im Wendezugdienst nach Mittweida und 142 oder 155 vor Nahverkehrszügen Chemnitz – Riesa war die 143 vor Schnellzügen zu sehen. Eine besondere Leistung bildete das Zugpaar D573/575, das bis Mai 1992 eine Zweisystem-E-Lok der BR 230 (ab Februar 1992: 180) zog.

Ab Sommerfahrplan 1992 kamen die 160 km/h schnellen fabrikneuen 112 zum Einsatz. Nur zwei Stunden und 43 Minuten Fahrzeit benötigten D-Züge (mit Interregio-Wagen, aber ohne Bistro-Café) fünfmal täglich zwischen Berlin und Chemnitz. Das Interesse der Eisenbahnfreunde weckte außerdem die in nur vier Exemplaren gebaute E-Lok 156 (DR 252), die ebenfalls ab Sommer 1992 Interregios zwischen Dresden und Reichenbach bespannte. Kurz zu-



Sehr lange waren vor der Bahnsteighalle abgestellte 242 eine Art Wahrzeichen von Chemnitz, hier 242 280 und 277 Ende 1991.

Alt und neu an einem Tag: Am 12. Mai 1992 fuhr P5637 mit 142 288 als letzter Zug über das alte Hetzdorfer Viadukt.



Nur wenig später nimmt Neubaulok 156 002 mit dem Eröffnungssonderzug die neuen Brückenbauten auf der Sachsenmagistrale in Betrieb.

Fotos (4): R. Heinrich

vor war es 156002, die den Eröffnungssonderzug über die neue Hetzdorfer Doppelbrücke zog. Nur Minuten vorher fuhr mit der Chemnitzer 142288 und P5637 letztmals ein Zug über das alte Viadukt.

Nach der Stilllegung der verschlissenen Seilzugablaufanlage am 31. Mai 1991 dienten 242 als Bremsloks, bis sie von der BR 106/346 abgelöst wurden. Am 16. Dezember 1996 wurde der Rangierbahnhof in Chemnitz-Hilbersdorf geschlossen.

Im Sommerfahrplan 1992 zählten noch 13 Loks der BR 142 zum Chemnitzer Bw-Bestand. Am 28. Mai 1994 endete nach fast 30 Jahren deren Einsatz. Alle Zugleistungen waren auf 143 und 155 aus Dresden und Zwickau sowie 112 (Berlin) übergegangen, ab dem 4. Juni 1994 hatte Chemnitz keine eigenen E-Loks mehr.

Nach Schließung der Elektrifizierungslücken zwischen DR und DB kamen auch Bundesbahn-E-Loks nach Chemnitz, 110, 151 und die stolze 103. Sie zogen Regel- und Sonderzüge wie den historischen „Rheingold" oder den „Blauen Enzian". Auch Züge zur Love-Parade in Berlin fuhren mit 110 oder 103 über Chemnitz. Bei Messfahrten des BZA Minden sah man Schnellfahrloks wie 120004 und 103 235.



Foto: Saby/Slg. R. Heinrich

Im Sommer 1966 begann die Indienststellung der E42 in Karl-Marx-Stadt. Hier stehen E42092 und eine Nullserienlok im Bw Hbf.

Seit über zwei Jahren kommen die neuen Maschinen von Railion nach Chemnitz. 145 und 152 sowie die Mehrsystemloks 185 und 189. Die 145 bespannt seit Dezember 2004 auch die IC zwischen Reichenbach und Dresden.

Ein ICE kam erstmals im Juni 1994 nach Chemnitz, als 401076 aus Hamburg zum 125. Geburtstag des Ausbesserungswerkes zwei Tage zu Gast war. Nur Episode waren die Diesel-ICE 605 von Mitte 2001 bis Mitte 2003. Heute wird ein Zugpaar montags bis freitags mit einem ICE-T, BR 415, gefahren. Es ist der als IC verkehrende 1562/1561 zwischen Zwickau und Dresden. Was noch fehlt, ist ein ICE, der „Chemnitz" heißt!

Rolf Herschel, Wolfgang Raab/hb



Das ist ja nicht mehr wiederzuerkennen! Ob einschlägiger Erfahrungen nur mäßig verwundert, lasse ich den Blick schweifen: Sicher, das Stellwerk Hof, trefflich restauriert, hebt sich von dem allgegenwärtigen Grün vorzüglich ab, aber sonst?

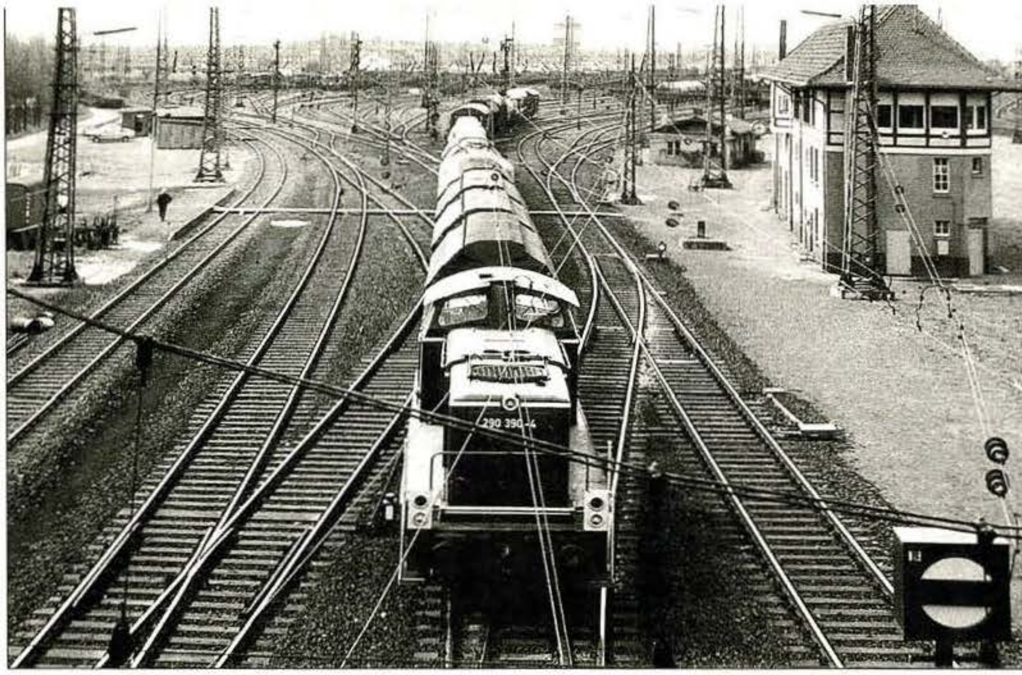
Wie? Nein, ich bin keineswegs auf einem Ortstermin am

Hohenbudberg, einst der größte Verschiebebahnhof auf der linken Niederrheinseite, speist statt des Güterverkehrs hungrige Ausflügler.

Stellwerks-Menue



Idyllische Lage im Grünen: Nur noch die Durchgangsgleise an der Nordseite des Stellwerks befahren hauptsächlich Güterzüge.



In den 70er-Jahren war auf den 1965 elektrifizierten Rangierbahnhof trotz veralteter Technik nicht zu verzichten.

Rand des Frankenwaldes, sondern auf der linken Niederrheinseite.

„Hof" steht noch immer für Hohenbudberg Ost Fahrdienstleiter, wenngleich der letzte seiner Zunft das Stellwerk schon vor ziemlich genau 19 Jahren geräumt hat.

Heute residiert hier Gerhard Stresing. Er betreibt das Café-Restaurant „Stellwerk Hof" mit gutbürgerlicher Küche, Spezialitäten und einer würzigen Prise Eisenbahn-Flair.

„Manchmal im Leben muss man einfach spinnen", meint Gerhard Stresing halb lachend, halb seufzend. Der gelernte Dreher und spätere Maschinenbau-Ingenieur hätte es sich eingestandenermaßen nicht träumen lassen, einmal als Erlebnisgastronom in historischem Eisenbahnambiente aktiv zu werden: „Die Atmosphäre ist richtig und wichtig", schwärmt Gerhard Stresing, eigentlich von Haus aus kein ausgesprochener Eisenbahn-Fan.

Und es muss wohl seinerzeit tatsächlich so etwas wie Liebe auf den ersten Blick im Spiel gewesen sein, als Stresing sich vor rund fünf Jahren ganz spontan – „bin am Stellwerk vorbeigefahren" – entschloss, das heruntergekommene Gebäude zu kaufen, aufzumöbeln und mit neuem Leben zu erfüllen. Instandsetzung und Umbau, mit Auflagen des Denkmalschutzes, kosteten allein schon rund 400 000 Euro. „Plus Einrichtung", wirft der 62-Jährige ein.

Fotos (2): Kantel





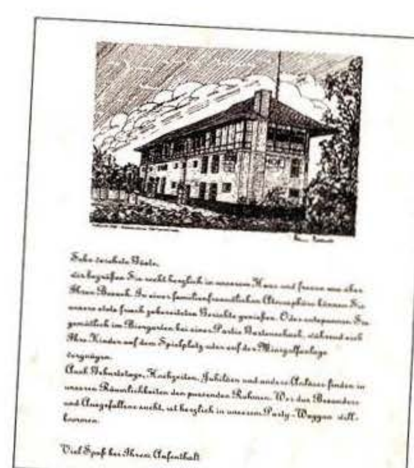
Während am 3. Juli 2005 die 140 mit ihrem Güterzug das Stellwerk passiert, lassen es sich die Ausflügler in der Sonne gut gehen.

Dafür präsentiert sich das betagte Stellwerk aber auch so schön wie in seinen besten Zeiten. „Abgesehen von der Wagenhalle ist es das letzte Kleinod des Bahnhofs Hohenbudberg", stellt Manfred Kantel fest.

Der Lokführer aus Leidenschaft, wie Gerhard Stresing im Unruhestand, ist regelmäßiger Gast. Nicht nur wegen der Erinnerungen, sondern, wie Kantel schmunzelnd zugibt, „auch wegen des vorzüglichen Essens".

In der Tat, die Schweinemedaillons Lyoner Art in Portweinsauce, mit Apfelscheiben, Zwiebelringen und Bratkartoffeln sind köstlich!

Ob nun im Parterre oder im Fachwerkobergeschoss genossen, ist dabei unerheblich. Freilich bietet sich aus dem zweiten Stock der Blick auf die Durchgangsgleise an der Nordseite des Stellwerks, wo noch immer Güterzüge die Strecke von Krefeld-Uerdingen nach Trompet und Moers und über die Rheinbrücke nach Duisburg befahren. Außerdem →



Sehr verehrte Gäste,
wir begrüßen Sie recht herzlich in unserem Haus und freuen uns über Ihren Besuch. In einer familienfreundlichen Atmosphäre können Sie unsere stets frisch zubereiteten Gerichte genießen. Oder entspannen Sie gemütlich im Biergarten bei einer Partie Gartenschach, während sich Ihre Kinder auf dem Spielplatz oder auf der Minigolfanlage vergnügen.
Auch Geburtstage, Hochzeiten, Jubiläen und andere Anlässe finden in unseren Räumlichkeiten den passenden Rahmen. Wer das Besondere und Ausgefallene sucht, ist herzlich in unserem Party-Waggon willkommen.

Viel Spaß bei Ihrem Aufenthalt

Speisekarten-Titel von Hans Bobkowski.


Fotos (3): Haucke

Hohenbudberg, Ausfahrt Ost: Nur noch die Spannweite der Straßenbrücke erinnert an die einstige Bedeutung.

begegnen mir hier auf Schritt und Tritt Wandbilder aus der großen Vergangenheit des Verschiebebahnhofs.

Mit seiner inzwischen beachtlichen Sammlung vermittelt Stresing selbst denen einen Eindruck vom einstigen Betriebsalltag auch auf dem Stellwerk Ost, die den riesigen Rangierbahnhof nur noch vom Hörensagen kennen.

„Das Stellwerk hat 220 Plätze, d. h. Gelegenheiten zur Weichenstellung. Nicht nur die Weichen, auch ihre Signale werden von dieser Stelle bedient", ist der Schilderung des Reichsbahnbaurats Franz Hartmann zu entnehmen. Und man kann sich unschwer vorstellen, welche Betriebsamkeit hier herrschte, galt es doch mehr als 100 Fahrstraßen zu legen: „Der Wärter des Stellwerks muß die Weichen von 120 Fahrstraßen kennen, von seiner Zuverlässigkeit und Kenntnis des vielverschlungenen Gleiskörpers hängt die Sicherheit des Betriebes zum wesentlichen Teile ab", erläuterte Hartmann.

Die Hohenbudberger Anfänge reichen bis ins Jahr 1896 zurück. 1901 begann der Ausbau des bis dato als „Uerdingen-Vorbahnhof" bezeichneten Aufstellungsbahnhofs zum Verschiebebahnhof in den Gemeinden Hohenbudberg-Kaldenhausen und Friemersheim.

Seine größte Ausdehnung erreichte der Rangierbahnhof samt angegliedertem Bw mit 145 Kilometern Gleislänge und zeitweise 700 Weichen. Mitte der 50er-Jahre wurden täglich 160 Güterzüge abgefertigt. Traurige Berühmtheit erlangte der Hohenbudberger Lokfriedhof am Ende der Dampf-Ära.

Eisenbahn-Fans sollten sich freilich mit einem Stellwerksbesuch sputen, denn die Idylle trügt. Gerhard Stresing steht mit dem Rücken zur Wand: Purer Vandalismus, Einbrüche und nicht eingehaltene Zusagen der Landesentwicklungsgesellschaft (LEG) zu Zufahrt und Parkplatzbau machen dem engagierten Stellwerks-Gastronomen das Überleben unnötig schwer. *Karlheinz Haucke*



Zum Partywagen umgestaltet wurde der Silberling, der an der Südseite des Stellwerks Platz für 50 feierfreudige Personen bietet.



Foto: Harald Schrempfer



Statt Stullen für Stellwerker Schweinemedaillons für Genießer: Manfred Kantel (lks.) und Gerhard Stresing studieren die Speisekarte.

Fast wie in alten Zeiten: Die Dreikönigsfahrt 2002 mit 78 468 versetzte das Stellwerk Hof für einen Moment in die Dampfära.

An MEB-Verlag, „Leserbriefe"
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: *redaktion@modelleisenbahner.de*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Sperrklotz

Betrifft: Bahnpost „Mit Handfalle", Heft 7/2005

Im Regelfall sind Einheitsschranken nicht aufwerfbar!! Das heißt, man kann die Schrankenbäume aus der geschlossenen Lage nicht „hochwerfen". Durch eine Kulissenscheibe in der Trommel am Schrankenbock werden die Bäume verriegelt. Handfallen an den Schrankenkurbeln finden Anwendung, wenn eine elektrische Bedienung über einen Getriebemotor erfolgt. Dieser wird mittels Keilriemen angetrieben (Dresdener Bauart). Die Handfalle verhindert nun bei den



Foto: Winter

Bahnhof Holzdorf, Po 222: Die beiden vorderen Windeböcke mit Getriebemotor weisen versiegelte Handfallen auf; der hinterste Windebock, zu einer Fernschranke gehörend, ist signalabhängig über einen Windenverschluss.

Schließ- beziehungsweise Öffnungsvorgängen, dass sich die Kurbel leer mitdreht. Bei Netzausfall hat der Bediener den versiegelten Sperrklotz an der Kurbel zu lösen und die Schranken mit der Hand zu drehen. Dabei ist zu beachten, dass der Stellwerker vorher die für ihn zugänglichen Sicherungen entfernen muss, um die Verletzungsgefahr bei Netzwiederkehr während des Kurbelns auszuschließen. ***Markus Winter, Werkmeister LST, 04895 Falkenberg/E.***

Tankfüllungen

Betrifft: „Ost-West-Beziehungen", Heft 7/2005

Ob Herr Doll das Überschwappen des Tanks von seinem Auto her kennt? Die Begrenzung der Tankmenge wurde angeordnet, um die zulässige Achslast der Baureihe 234 nicht zu überschreiten. Ich habe die 232/234, damals Lokführer beim Bw Falkenberg/E., selbst 20 Jahre lang gefahren. Ein Austreten von Kraftstoff hätte man auch zu DDR-Zeiten nicht toleriert. ***Karl-Heinz Sell, 04895 Schmerkendorf***

Farben-Spiel

Betrifft: Test „Der rote Brummer", Heft 8/2005

Mit dem VT 70.9 hat Tillig endlich eine bestehende Lücke im Triebwagensortiment geschlossen. Zu dem an sich sehr schönen Modell seien aber trotzdem ein paar Kritikpunkte erlaubt. So sind die silbernen Lampen zwar modellbahngerecht, aber im Vorbild waren sie rot. Nur beim Museums-VT in Kranichstein gibt es silberne Lampen. Die Beschriftungen und Zierlinien waren in der Epoche III immer cremefarben. Mit der Beschriftung als 2.-Klasse-Fahrzeug und mit DB-Symbol hätte der Triebwagen eigentlich ein Dreilicht-Spitzensignal haben müssen. Wenn überhaupt hat es das dargestellte Fahrzeug so nur wenige Monate gegeben. ***René Amft, E-Mail***

Ins Netz gehen

Betrifft: Bahnpost „Diskriminierend", Heft 7/2005

Es ist sicherlich für etwas ältere Menschen befremdlich, wie viel heutzutage über das Internet läuft, und auch die Kreditkarte mag der eine oder andere nicht. Fakt ist jedoch, dass ein Online-Verkauf erheblich billiger ist und eine bargeldlose Zahlung ebenso. Im Übrigen stellt gerade unser Hobby Eisenbahn, sei es im Modell oder in echt, ein Motiv dar, sich mal ins Netz zu wagen. Und Fahrkarten am Automaten? Kaum Schlangen. Und wenn es dann noch billiger ist? Warum nicht! Es geht auch mit der EC-Karte. ***Ingo Klaus, 01217 Dresden***

Backstein-Bau

Betrifft: „Backstein-Boten", Heft 7/2005

Als ich das Bild vom Kleinbahnhof Neukirch (Seite 37 oben) einigen Rheinbacher Mitbürgern unter Abdeckung der eingefügten Bildzeile vor Augen hielt, hieß es spontan: „Das ist ja der Rheinbacher Bahnhof!" Die Bahnlinie Bonn – Euskirchen, seinerzeit als Verbindungsbahn zwischen Rheinstrecke und Eifelbahn Köln – Trier geplant, wurde ebenfalls von den Preußen gebaut und am 8. Juni 1880 dem Verkehr übergeben. An dieser Linie gab es insgesamt vier solcher Backstein-Empfangsgebäude und zwar in Duisdorf (heute Ortsteil von Bonn), in Meckenheim, in Rheinbach und in Odendorf. ***Manfred Kip, 53359 Rheinbach***



Foto: Kip

Hat eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Kleinbahnhof Neukirch: Das ebenfalls preußische Rheinbacher Empfangsgebäude.

Richtung Wehberg

Betrifft: „Ans Herz gewachsen", Heft 8/2005

Beim Bild auf Seite 20 muss es heißen: Die Lok 15 fährt gerade aus dem Bahnhof Augustenthal in Richtung Lüdenscheid-Wehberg. ***Dietmar Kunen, 58840 Plettenberg***

Rollkisten

Betrifft: „System-Frage", Heft 3/05, „Kombi-Mobil", Heft 8/2005

Bereits lange vor dem Jahre 1900 gab es erste Versuche mit „Rollcontainern". Erinnern kann ich mich an erfolgreiche Versuche mit Milchkannen auf der badischen Eisenbahn. Vergessen darf man auch nicht die Rollkisten, deren fünf Stück auf einem mit Halteschienen versehenen abgebordeten Güterwagen transportiert wurden. Die MHE, die MLE, die RNE, die STL und die BPME, die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, benutzten diese Rollkisten. Die Geschichte der Eisenbahn ist bisher doch viel zu kurz, um die Anfänge zu vergessen. Unsere Urgroßväter haben eine solche Missachtung ihrer Erfindungen nicht verdient. ***Rainer Spohr, E-Mail***

Anmerkung der Redaktion: Thema war der Haus-zu-Haus-Verkehr nach 1945, weshalb nur die unmittelbaren Vorläufer kurze Erwähnung fanden. Mit den Anfängen in Länderbahnzeiten wird sich ein eigener Beitrag befassen.

Verbindungen

Betrifft: Test „Bébé beau", Heft 7/2005

Bis auf eine Sache ist der Thalys wirklich gut gelungen und das ist die Kupplung zwischen Triebkopf und erstem Wagen. Bei meinem ersten Versuch, beide zu verbinden, ist bereits ein Teil abgebrochen. ***Werner May, E-Mail***

AUSSERDEM ERSCHIENEN

Vier kleine Bahnen

Raimund Kolb, Rolf Brüning, Bernhard Günzl: Bähnle, Öchsle, Hopfenexpress. DGEG-Medien, Hövelhof 2005. ISBN 3-937189-12-2, 84 Seiten, 33 Farb-, 27 Sw-Abbildungen; Preis: Euro 19,80.

Schmalspur-Romantik in Oberschwaben serviert das Autoren-Trio mit Federseebahn, Öchsle und den elektrischen Pionierstrecken Ravensburg – Weingarten sowie Meckenbeuren – Tettnang.

• Nur das Öchsle überlebte

Im Land der Sachsen

Sächsischer Eisenbahnkalender 2006. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2005. ISBN 3-9806125-6-2, 13 Blatt, Ringbindung; Preis: Euro 5,90.

Auf mit Ausnahme des Januar-Motivs gewohnt schönen Bildern im Postkartenformat präsentieren Thomas Böttger und andere bekannte Fotografen historischen und aktuellen Schienenverkehr der sächsischen Regelspurstrecken.

• Sächsische Postkarten-Grüße

Trambahnerinnerung

Mario Schatz, Karl-Heinz Stange: Straßenbahn in Zittau. Verlag Kenning, Nordhorn 2004. ISBN 3-933613-71-X, 112 S., 106 Sw-Abb.; Preis: Euro 21.

Die ZOJE, die Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn, kennen viele. Dass durch Zittau aber einst auch die Tram rumpelte, weiß kaum jemand. Keine zwei Jahrzehnte dauerte der Betrieb, der 1902 mit der Ausstellungsbahn begann.

• Dem Vergessen entrissen

Auf Magistrale und Steilstrecke

Hans-Jürgen Barteld: Die 118 auf Thüringer Schienen. Verlag Barteld, Berga/Elster 2005. ISBN 3-935961-07-3, 84 Seiten, 90 Farb-, 38 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: 19,90 Euro.



■ Sie gehörte zu Thüringen wie die Bratwürste: Die V 180 bestimmte ab dem Ende der 60er-Jahre das Erscheinungsbild auf Reichsbahnschienen zwischen Eisenach und Gera, Meiningen und Nordhausen. Die spätere 118, bei der DB AG als 228 eingereiht, behauptete sich drei Jahrzehnte in der grünen Mitte Deutschlands als Staatsbahn-Lokomotive und kehrte jüngst, nun im bunten Farbenkleid verschiedener Privatbahnen, an ihre angestammte Wirkungsstätte zurück. Autor Barteld zeichnet den Thüringer Werdegang dieser DR-Diesellok-Baureihe in Wort und gewohnt guten Bildern nach und beweist, dass informative Bücher nicht notwendigerweise dicke Wälzer sein müssen. Die Auszüge aus dem Tagebuch des Lokführers Karl-Heinz Prudlo und insbesondere das Kapitel über die Leistungssteigerung zur heimlichen V 240 machen das Bändchen im Quadrat-Format auch für Kenner absolut lesenswert. *hc*

● Fazit: Kurzgefasste Baureihengeschichte mit Regionalkolorit

Diesel lockt

Brian Solomon: Die Diesellokomotiven der USA. Transpress-Verlag, Stuttgart 2005. ISBN 3-613-71252-0, Maße: 26 x 26 cm, 168 Seiten, 151 Farb-, 49 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: 29 Euro.



■ Brian Solomon hat sich in den USA durch zahlreiche Publikationen im Eisenbahn- und Auto-Bereich einen Namen gemacht. Das vorliegende Buch, das der Rezensent als US-Originalausgabe besitzt, ist eine Aufarbeitung der umfangreichen Geschichte der US-Dieselloks. Dass die Themen nur angerissen werden können, versteht sich. Abgesehen von Übersetzungs-Schnitzern wie „Burlington & Ohio" (gemeint ist die Bahngesellschaft „Baltimore & Ohio") oder Umrechnungsfehlern bei Zugkraftwerten darf die Übertragung ins Deutsche als gelungen gelten. Feststehende Begriffe wie Cab- und Hood-Unit hätte man aber besser nicht übersetzt. Die technische Entwicklung der US-Dieselloks erläutert das Buch verständlich, weshalb man im besten Sinne von einem Lese-Buch sprechen kann. Da die dieselelektrischen Loks im Prinzip E-Loks mit eigenem Kraftwerk sind, ist das Kapitel über die US-E-Loks wichtig. Angenehm abwechslungsreich und von guter Qualiät ist die zumeist farbige Bebilderung, die das Buch auch für Modellbahner zu einer tollen Informationsquelle macht. Das glatte, hochwertig anmutende Papier lässt gerade die großformatigen Farbaufnahmen richtig brilliant wirken. *yo*

● Fazit: Toll für US-Neulinge, empfehlenswert auch für Fortgeschrittene

Güstens Aufstieg und Niedergang

Ralf Wiedemann, Dirk Endisch: Das Bahnbetriebswerk Güsten. Verlag Endisch, Leonberg-Höfingen 2004. ISBN 3-936893-23-3, 144 Seiten, 7 Farb-, 98 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: 22 Euro.



■ Die über 120-jährige Geschichte des Bahnbetriebswerks Güsten, die im Oktober 1995 mit der Schließung der Werkstatt endete, stellen die beiden Autoren erstmals umfassend vor. Dass es sich dabei um keinen Schnellschuss handelt, sondern jahrelange sorgfältige Recherchen Wiedemanns und Endischs die Grundlage dieses Buches bilden, wird dem Leser spätestens bei den Ausführungen zum Betriebsmaschinendienst samt den zahlreichen Tabellen klar. Die aussagekräftige Bebilderung, darunter etliche bislang unveröffentlichte Aufnahmen, findet ihren Schwerpunkt in der Illustrierung der letzten fünf Jahrzehnte des Groß-Bws. Schwächen offenbart das Werk eigentlich nur in der Einleitung: Die etwas oberflächliche Darstellung der anhaltinischen Anfänge hält dem sonst hohen Niveau nicht stand. *hc*

● Fazit: Wichtige Ausarbeitung zur Bw-Historie

www.tuff-tuff-eisenbahn.de/

Botanik-Nachhilfe

Der außergewöhnliche Domainname macht sofort neugierig. Wer hier nachsieht, entdeckt vor allem klasse Bilder.

■ Bilder satt findet man auf der Internetseite von Jürgen Brockamp. Die meisten Aufnahmen, die etwa den Zeitraum von Mitte der 80er-Jahre bis heute umfassen, stammen aus der Region Münsterland. Die Menüführung ist einfach und beinhaltet neben einer „Erklärseite" die Rubriken „Aktuelles" und „Bilder". Highlight ist jedoch die Seite „Farbenspiel", auf der der eher technisch versierte Eisenbahnfan noch ein wenig über die heimische Flora erfährt und wie man blühende Bäume perfekt in Fotos integriert. Gleiches gilt für die Galerie „Früchte der Saison".

www.fotogalerieseiten.de

„Fuzzen und gefuzzt werden"

Epoche-IV-DR-Freunde kommen hier auf ihre Kosten. Steffen Tautz hat viele seiner Bilder aus dieser Zeit ins Netz gestellt.

■ Die Dampflokfreunde werden sich vermutlich zunächst auf die Rubrik „Reichsbahndampf von 1983 bis 1988 nach Bw sortiert" stürzen. Und sie tun gut daran. In gut 20 verschiedene Bw gliedern sich die gezeigten Bildergalerien, die überwiegend Einsätze der Baureihen 50.35, 52.80 und 41 zeigen. Einige weitere größere Galerien widmen sich der Wumme (DR-V 200), den Ferkeltaxen, der Rübelandbahn und Dampfloks in Polen. Unbedingt sollte man den Link „Fuzzen und gefuzzt werden" anklicken – Zug-Verfolgungsjagden mit Wartburg und MZ!

www.railpix.de/

Umfangreich

Werner Consten dokumentiert seit 1978 das Eisenbahnleben rund um Aachen, im Rest der Republik und in Nachbarländern.

■ Sein Archiv umfasst etwa 13000 digitalisierte Bilder und einen Teil davon stellt Werner Consten zur Begutachtung ins Internet. Die Bilder sind in der Regel von hoher Qualität und nach Traktionsart beziehungsweise Baureihe gegliedert. Der Seitenaufbau geschieht rasch. Interessant sind die Aufnahmen von belgischen Fahrzeugen, die für Consten, der in der Nähe Aachens lebt, quasi an seiner Haustür vorbeifahren.

http://eisenbahn-bilder.dampf-ade.de

Adé Dampfloks

Zahlreiche Bilder erinnern auf dieser Internetseite an das Ende der Dampfloks bei der DR.

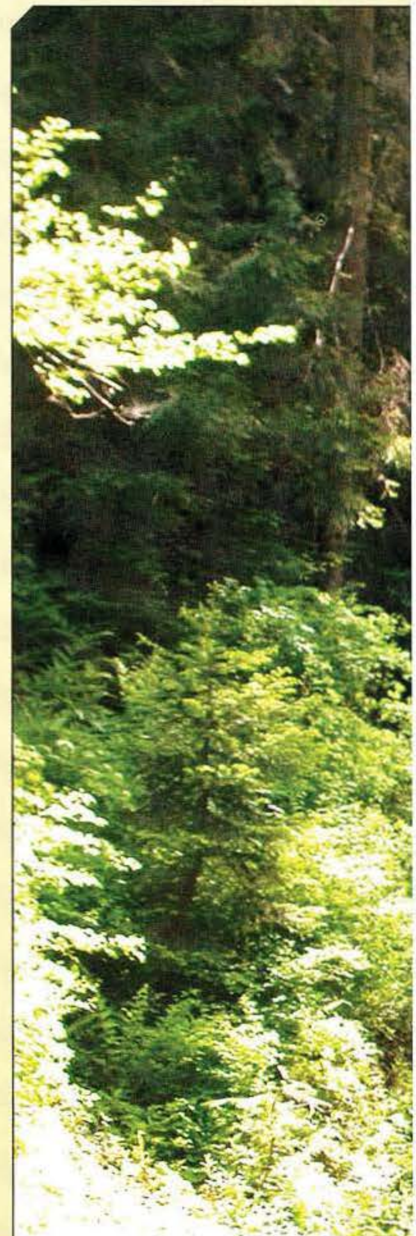
■ Der Autor Andreas Vock fotografiert nach eigenen Angaben seit dem Jahr 1983 und hat somit rechtzeitig vor dem endgültigen Verschwinden der Dampfrösser auf den Schienen der DDR begonnen, sie auf Zelluloid festzuhalten. Aber die umfangreiche Bildersammlung beinhaltet nicht nur Bilder aus den 1980er- und frühen 1990er- Jahren, auch zahlreiche Bilder aus jüngerer Zeit sowie Diesel- und E-Loks werden dort gezeigt. Die Hauptaufnahmeregion ist West-



sachsen und ein Thema lautet etwa „Mit 861056 durch das Muldental". Der Internetauftritt ist logisch und klar strukturiert und somit sehr übersichtlich. Der Besucher kann sich einfach durchklicken oder mit Hilfe von drei Menüs gezielt suchen: Dafür stehen ein Themen-, ein Baureihen- und ein Lokomotivindex zur Verfügung. Das Beste an Vocks Internetseite ist jedoch die Bildqualität. Die Aufnahmen sind in der Regel scharf, richtig belichtet und häufig auch sehr stimmungsvoll.

Unglaublich, aber wahr: Die wildromantische Wassertalbahn im Norden Rumäniens ist agil wie selten zuvor. Und Mariuta mischt kräftig mit.

Drauß vom Walde komm' ich her



Als im Jahre 1989 die Rumänen ihre verhasste Diktatur mit Schimpf und Schande verjagten, war das jahrzehntelang kommunistisch regierte Land noch ein wahres Waldbahnparadies. Zwar war das Netz der Câile Ferate Forestiere CFF (staatliche Waldbahngesellschaft) von einstmals 6000 km auf nur noch 1000 km geschrumpft. Doch den Betrieb auf den 21 Waldbahnen bewältigten fast ausschließlich Dampfloks. Dabei konnte die CFF für sich in Anspruch nehmen, die letzten Dampfloks Europas in Auftrag gegeben zu haben. Ab 1982 hatte das CFF-Traktorenwerk in Reghin zwölf Loks auf Basis der bewährten Resita-Baureihe 764.4 gebaut.

Die nach der Revolution einziehende Marktwirtschaft ließ den oft abgewirtschafteten Waldbahnen aber kaum eine Überlebenschance. Den Jahrtausendwechsel erlebte nur noch eine Strecke: Die Wassertalbahn in Viseu de Sus (Oberwischau). Doch die Totenglocken läuteten immer lauter über den abgefahrenen Gleisen im romantischen Wassertal. Das große lokale Forstunternehmen Viseuforest war im Prinzip pleite, Geld für Investitionen gab es kaum. Im Frühjahr 2001 zerstörte ein Hochwasser obendrein zahlreiche Abschnitte der 53 km messenden Bahnstrecke. Das Ende der letzten aktiven europäischen Waldbahn schien gekommen.

Zwei Organisationen ist es zu verdanken, dass die Wassertalbahn schon bald nach der Naturkatastrophe wieder in Betrieb gehen konnte: Die private Firma RGHolz hatte bereits ab 1996 Holzeinschlagrechte im Wassertal erworben und neben der Viseuforest einen Waldbahnbetrieb mit eigenen Fahrzeugen eingerichtet. Dieser aufstrebende Betrieb war auf den Holztransport aus dem Wassertal angewiesen.

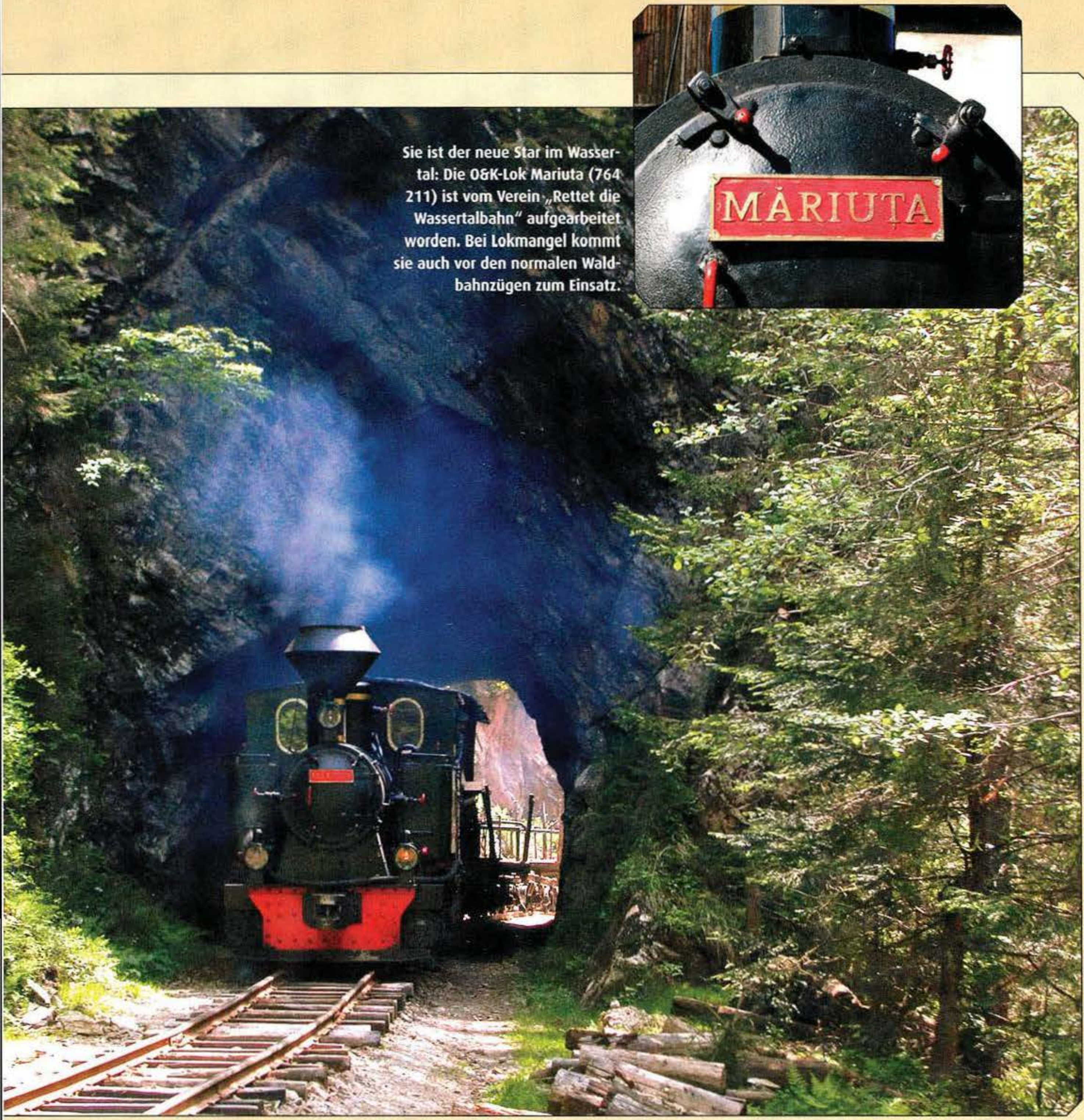
Daneben hatte der Schweizer Journalist und Fotograf Michael Schneeberger im Jahr 2000 den Verein „Rettet die Wassertalbahn" gegründet. Schneeberger, ein langjähriger Kenner des Maramures-Gebiets, in dem die Wassertalbahn liegt, hatte frühzeitig erkannt, dass die Waldbahn einen unschätzbaren kulturel- →



Hier geht's zum Bahnhof der Waldbahn. Auf Viseus Hauptattraktion wird im ganzen Ort hingewiesen.



Die Waldbahn hat nicht ausgedient: Über Seilzüge werden die Stämme im Sägewerk Viseu von den Trucks geholt.



Sie ist der neue Star im Wassertal: Die O&K-Lok Mariuta (764 211) ist vom Verein „Rettet die Wassertalbahn" aufgearbeitet worden. Bei Lokmangel kommt sie auch vor den normalen Waldbahnzügen zum Einsatz.

50 Jahre Dienst im Wassertal

„Bsucht uns hier im schönen Wassertal"! Lokführer Loici Ivancuk wird nicht müde, über seine Heimat zu schwärmen. Geboren wurde er Weihnachten 1937 im Dörfchen Faina, das nur mit der Waldbahn zu erreichen war. Die Mutter war eine Zipserin, der Vater Ukrainer. Schon früh hat ihn die Bahn fasziniert, u.a. auch, weil der „Misch", der zahme Hirsch des örtlichen Vorarbeiters, immer an die Bahn lief, wenn der Zug kam. „Der Misch hot a Glöckl ghabt, und so hammer ghört, wenn er zum Zug glaufen ist". Loici spricht noch das alte Zipser Deutsch, das seine tollen Geschichten rund um die Bahn noch faszinierender macht. Seit Mariuta im Wassertal ist, steht der rüstige Rentner wieder am Regler: „So lang der Herrgott mir die Kraft geben wird."

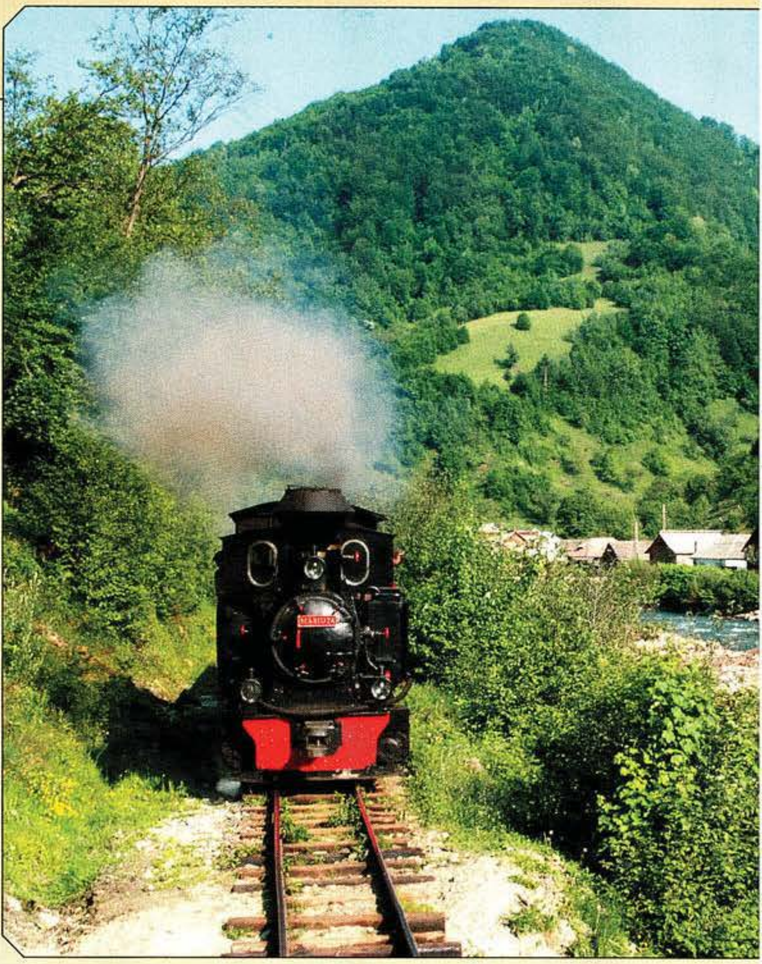


Lokführer Loici Ivancuk auf „seiner" Mariuta. Er ist Waldbahner aus Passion!

Inzwischen ist der Erhalt der Wassertalbahn gesichert!



Lokparade in Viseu: Die aus Moldovita stammende Krauss-Lok 763.193 der RGHolz (rechts) ist seit kurzem wieder betriebsfähig.



Waldbahnflair wie in den 30er-Jahren im wildromantischen Wassertal in den nördlichen Karpaten an der Grenze zur Ukraine.

len und langfristig auch wirtschaftlichen Wert hat.

In kurzer Zeit konnte der Verein viele Mitglieder in Westeuropa gewinnen. Als das Hochwasser kam, hatte die Gruppe vor Ort bereits so viel Lobbyarbeit geleistet, dass letztendlich der Beschluss zum Wiederaufbau der Strecke gefällt wurde. Finanziert wurde dieser Kraftakt aber vor allem durch die private RGHolz, die zeitweise bis zu 80 Arbeiter ins Wassertal schickte.

Im August 2001 erfolgte dann die feierliche Wiedereröffnung der Strecke. Inzwischen hatte der Wassertalbahn-Verein in Zusammenarbeit mit RGHolz auch ein touristisches Konzept für die einmalig schöne Wassertalbahn erarbeitet, um deren langfristigen Erhalt zu sichern. Vier Jahre nach dem Hochwasser scheint dieses Ziel nun endgültig erreicht zu sein. RGHolz konnte inzwischen das gesamte Betriebsgelände der Konkurs gegangenen Viseuforest erwerben. Mit 1800 Mitarbeitern ist die stark eportorientierte Firma der wichtigste Arbeit geber vor Ort. Unter anderem werden in einer modernen Anlage Leisten für deutsche Fensterbaufirmen gefertigt. Das Holz dazu wird per Bahn (oft mit Dampf) nach Viseu gebracht.

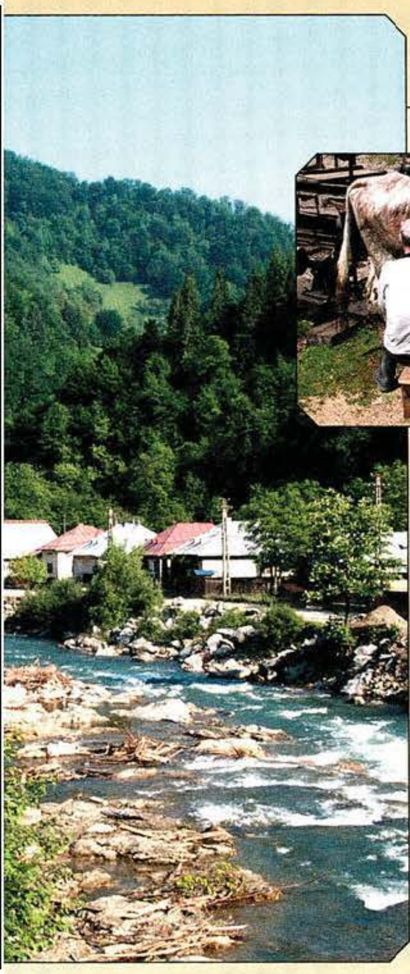
Michael Schneebergers Verein hat heute über 200 Mitglieder, der Initiator selbst lebt die meiste Zeit in Viseu und hat dort die Firma Ecotours ins Leben gerufen, die den sanften Tourismus in der Region entwickel will. Und die Wassertalbahn spielt dabei eine herausragende Rolle. Seit Mai 2005 steht als besondere Attraktion die 1911 von Orenstein & Koppel gebaute vierachsige 764.211 zur Verfügung, die der Wassertalbahnverein auf eigene Kosten im Ausbesserungswerk Cluj aufarbeiten ließ. Die urige Maschine erhielt den Namen Mariuta und wird vom pensionierten Lokführer Loici Ivancuk betreut. Die Veteranin kommt vor allem vor Sonderzügen zum Einsatz, bei Lokmangel wird Mariuta aber auch an RGHolz

Reiseziel Oberwischau/Viseu de Sus

Viseu de Sus liegt im Nordwestens Rumäniens an der Grenze zur Ukraine. Mit dem Auto sind es ab München rund 1100 km (ca. 13-14 h). Per Bahn gelangt man bis nach Viseu de Jos (ca. 23 h ab München); von dort sind es mit dem Taxi nur wenige Kilometer bis Viseu de Sus. Wenn man nur wandern und die Waldbahn genießen will, geht es problemlos ohne Auto. Schneller reist man mit dem Flugzeug. Die rumänische TAROM bietet Flüge von Frankfurt und München nach Cluj an. Über das Internet (www.tarom.de) kann man günstige Tarife buchen. Von Cluj sind es mit dem Mietwagen ca. 3 h bis Viseu, per Bahn ca. 4 h.

Unterkünfte: Einfache, aber saubere Hotels (ca. 15 Euro) oder private Zimmer (10 bis 12 Euro), die teilweise direkt an der Waldbahn liegen.Außerdem zu empfehlen ist die Pension von Theo Nagy. Der Zipser Deutsche bietet komfortable Zimmer mit WC/Dusche im deutschen Viertel. Seine Frau zaubert obendrein exzellente Speisen für jeden Geschmack. Kontakt mit Fam. Nagy am besten telefonisch unter 0040/262/354681.

Michael Schneeberger (www.wassertalbahn.ch, Mail: ecotours@rgholz.com, Tel. 0040/74/5543875, Fax 0040/262/353535) organisiert gerne den gesamten Aufenthalt in Viseu. Unter www.wassertalbahn.ch finden sich außerdem weitere Reisetipps, Infos über den aktuellen Bahnbetrieb sowie über die Mitgliedschaft beim Förderverein. Dort wird auch auf spezielle Veranstaltungen wie die in diesem Oktober stattfindenden Fotowochen hingewiesen, bei denen meist alle betriebsfähigen Loks im Einsatz stehen. Spezielle Fotozüge werden bei diesem Event auch gefahren.







Der Montagszug mit Mensch, Vieh und Material auf dem Weg ins Wassertal (rechts). In den Waldarbeitercamps sorgt das liebe Rindvieh dann für frische Milch (oben).

Fotos: Andreas Stirl

ausgeliehen, die den regulären Waldbahnbetrieb sogar ausgebaut hat. Täglich fahren meist mehrere Züge ins Wassertal, mindestens einer ist dampfbespannt und nimmt Fahrgäste mit. Montags herrscht oft richtiger Hochbetrieb auf der Waldbahn, wenn Mensch, Vieh und Material ins Wassertal gebracht werden. Dann kommt das alte, einmalige Waldbahnflair besonders gut zur Geltung. Obendrein wird die Gastfreundschaft wirklich groß geschrieben. Und da nachwievor einige hundert deutschsprachige Zipser in Viseu leben, gibt es in der Regel auch keine Sprachprobleme. Essen und Unterkünfte sind gut und preiswert. Da kann es nur noch heißen: Auf ins schöne Wassertal. Lokführer Loci freut sich über jeden Gast, dem er seine Geschichte vom Hirsch Misch erzählen darf!

WS

- Verkaufen
- Suchen
- Tauschen



GüterBahnhof

Verkauf allgemein
Modellbahn + Zubehör

Große Sammlung wird aufgelöst!: Ältere Gleise aller Marken u. Spuren Z-N-TT-H0-S-0, Loks u. Wagen, Zubehör, Wiking-Autos, Journale, Bücher, Hefte. Tausche auch. Tel. (06263) 9276 Fax 9277

KUSWA Modellbau *KUSWA*, In der Gartenstr. 12 34513 Waldeck, 05623-973737 Listen 1,- € oder www.kuswa.de
Messingbausätze mit feinsten Details (ohne Antrieb)
SKL 25 der DR: H0: 49,- €; TT 44,- €
SKL-Anhänger: H0: 29,- €; TT 24,- €
Beschriftungen Ep. I-V nach Kundenwunsch
Neusilber, Messing, Anreiber, Decals für Z bis LGB

Die Trasse - Finster Trassenmodultechnik
www.Finster-Trassenmodultechnik.de
Der Fehlerteufel hat sich eingeschlichen, im Vorwort auf Seite 2 - wir bitten um Nachsicht. Titelbild Katalog DINA 4 Format, Heft 1 2005/2006



Info: Telefon: 0174/9352648 oder Fax: 033397/62178, Katalog Inland 5,- € Schein/Scheck; ab 20.00 Uhr EU u. Ausland: Tel. 0049/33397/62178, Fa. Finster, Birkenstr. 83, 16352 Basdorf.

Kleindrehbank Unikat SL mit viel Zubehör, sehr gut erhalten an Selbstabholer, 250,- Euro. Liste gegen Freiumschlag. Jobst Ulbricht, Jenneweg 10, 13583 Berlin

LGB-Loks, -Waggons u. Zubehör sowie Sammlerstücke, Pola- u. Piko-Gebäude, Tausch möglich. Liste anfordern. Suche RhB-Modelle. Tel. (0201) 697400 Fax (0201) 606948

www.Modellbahn-Bechter.de, An-, Verkauf, Raritäten-Liste, Herrenbrünnchen 59, 54295 Trier, Tel. (0651) 39006 und Fax **G**

www.siggis-modellbahn-shop.de
Ihr TT-Spezialist in OWL

Neumotor - Kompletteinbau mit Schwungmasse für N und TT - DDR-Modelle

N BR 65, 173	á € 79,00
TT BR 35	€ 74,00
V 36	€ 74,00
E 70, E 94	á € 69,00
BR 110, 118, 221	á € 69,00
BR 130, NOHAB	á € 69,00

Reparatur, Feinspurkränze, digital

Einschicken - Umbau auf super Langsamfahrt und hohe Zugkraft

Steffen Meier
Staßfurter Höhe 54 · 06449 Aschersleben
Telefon (0 34 73) 81 46 10

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT, Modelleisenbahner 1952 - heute. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Kulkwitz

www.dampflokinbayern.de, ab sofort bieten wir alles über Modelleisenbahnen, insbes. H0 + N, immer Angebote auf Lager, wir nehmen auch gerne Ankäufe an. Tel. (033234) 22972 + dampflokinbayern@t-online.de oder (0171) 5361076 **G**

Verk. Roco 43321: Dampflok 93822, DR, Ep. III, ladenneu, 125,- Euro; Ulrich Jagusch, Tel. (09621) 789383 Uli-Jagusch@t-online.de

11 x Loks, nicht für Märklin, nur zusammen, 300,- Euro, frei Haus. Tel. (05443) 998232

Besuchen Sie uns im Internet unter:
www.LokschuppenHagenHaspe.de

Engel's Modell-Trecker-Shop
Landwirtschaftliche H0-Modelle, Farben und mehr

Fertigmodelle

MTIC	87047	Mähdrescher E 512 mit Getreideschneidwerk	86,95
MTIC	87046	Traktor Fortschritt ZT 323	32,95

Sommerneuheiten 2005 sofort lieferbar

MTIC	87053	Trommelmähwerk ZTR-160	6,99
MTIC	87054	moderner 6 Scharpflug	12,99
MTIC	87055	Raupentraktor T100	19,99
MTIC	87056	Feldhäcksler SKPU 220	16,99
MTIC	87057	Planierraupe T100	21,99

Händleranfragen erwünscht

Weitere tolle Angebote unter:
www.Traktor-Modell.de
Bestellfax: 03 71/4 58 60 88
Tel.: 03 71/4 50 56 06
Blankenauerstraße 9
09113 Chemnitz

Engagierter Modellbahner betreut, baut oder arbeitet für Sie auf Std.-Basis. Kompetente Beratung auch für Digital-Anlagen. Raum Rhein/Main. Tel. (06150) 83910 und Fax 81739 **G**

18-Stände-Lokschuppen m. Drehsch. v. Fleischm. a. Platte 290,- Euro; 4 Weinert-Signale Nr. 0202, mont. m. Bemo-Motor, 150,- Euro; 4 Schlaftg. Riv. CIWL á 40,- Euro; 1 Packwg. Riv. FS 20,- Euro; Jost Michalak, Tel. (0421) 561676

Verk. H0-/H0e-Zweileiter-Anlage 3,30 m x 1,70 m, 3 Segmente, Ep. III - IV., transportabel, 5 Stromkreise, dar. 1 digital: Roco-DCC, teilw. Sound-Dec., gepfl. roll. Material von Flm., Roco, Gützold, Piko, u.a., ca. 30 Loks u. Triebzüge, Straßenbahn, ca. 80 Wagen, Steuerung: Heki-Elektronik. Gleisbildstellwerk, umfangreiches Zubehör. Preis n. Vereinb. Tel. (0375) 295290

www.peters-spielkiste.de Tel. (06244) 297013, Fax (06244) 57167 **G**

digital - www.kunadbahn.de

GAHLER+RINGSTMEIER
Modellbahnsteuerung per Computer
Spur Z bis IIm
MpC-Classic (für Loks ohne Dekoder)
MpC-Digital (für Digitalsysteme)
Infos: 45657 Recklinghausen, Martinistr. 36
Tel. 02361 / 58 29 350, Fax: 58 29 352
www.gahler.de - mpc@ringstmeier.de

MDVR
Wir nehmen uns Zeit für Sie!
Ihr Partner für **rautenhaus digital®**
mdvr.de +++ http://www.mdvr.de +++ http://www.mdvr.de
Service, Beratung und Vorführung - bestens informiert entscheiden!



Digitale Modellbahnsteuerungen bieten viele Möglichkeiten: Schalten, Fahren, Melden, Steuern, Automatisieren mit und ohne Computer usw. Nur wer die Eigenschaften der Systeme kennt, kann richtig entscheiden. Alles über rautenhaus digital® und das Selectrix®-System erfahren Sie bei uns in einer ausführlichen, persönlichen Beratung und Vorführung.
Da eine solche Beratung mehrere Stunden dauern kann, ist eine vorherige Terminabsprache erforderlich. Zur Vorführung steht eine Spur-N-Anlage mit 53 aktiven Blockabschnitten und typischen Betriebssituationen wie Kopfbahnhof mit Fahrstraßensteuerung, Blockstellensicherung und Schattenbahnhofsteuerung mit automatischem Zugwechsel u.v.m. bereit.

MDVR - Walter Radtke - Unterbruch 91 - 47877 Willich-Schiefbahn
Tel.: +49 (0) 2154 - 951318 - eMail: info@mdvr.de
Selectrix® ist ein eingetragenes Warenzeichen der Fa. TRIX Modelleisenbahnen GmbH & Co KG, Nürnberg

MBTronik
Elektronik für die Modellbahn
Servo-Weichenantriebe
Servo-Universalantriebe
Lichtsignalbausteine



Der Spezialist für vorbildgerechte Antriebstechnik und elektronische Steuerungen. Ob konventionell oder digital, Standardversion oder Spezialentwicklung - Sprechen Sie uns an!

PiN - Präsenz im Netz GITmbH
Fon: 0202-250 10 09
Fax: 0202-250 11 65
Internet: www.mbtronik.de

Roco in Insolvenz! - wie geht's weiter? Jetzt noch schnell Raritäten bei uns sichern! Oft können wir helfen! - Riesenlager ältere Ers.-Teile, Gleise, GBS, Zubehör und mehr!
Neue Listen im Internet: www.DAU-BO.de | www.Trabant-Ratgeber.de
DAU-BO-BAHN + Modell, Herner Str. 278, 44809 Bochum, Tel. (0234) 53669, Fax (0234) 523757.
Di. - Fr. 10.30 -13.00 Uhr u. 15.00 - 18.00 Uhr. Mi.-Nachmittag und Montags ganztags geschlossen!
Nähe A 40 und A 43, Abfahrt Bochum-Riemke, gegenüber Fa. Völker, Haltestelle U 35 Constantin!

18 Jahre
Schiffs- & Modellbahn-Studio
Inh. Clemens Wandelt · Joachim-Friedrich-Str. 22-23 · 10711 Berlin · Tel. 0 30/32 70 77 22 · Fax 0 30/32 70 77 33

PIKO-MODELLE UND START-SET'S SUPER GÜNSTIG

50000	BR 01 503 DR Ep. 3	139,95 €	57186	Digi-Start-Set Metron. m. 2 Wg.	159,95 €
50046	BR 82 038-1 DB Ep. 4	149,95 €	57110	Start-Set Dampflok Pers.-Wg.	49,95 €
51000	BR 104 018-7 DB Ep. 4	149,95 €	57170	Start-Set ÖBB Güterzug	79,95 €
54401	2er Set Großraumw. DBAG Ep. 5	44,95 €	57171	Start-Set 182 Nahverkehr	89,95 €
57155	Digi-Start-Set 218 3 IC-Wg.	149,95 €	57180	Start-Set 185 Connex	89,95 €
57185	Digi-Start-Set 189 Railion Güter.	149,95 €	57181	Start-Set Metronom mit 3 Wg.	89,95 €

Raritäten und Einzelstücke!
Der aktuelle Treff · *für Modelleisenbahner und Schiffsmodellbauer*

Biete Berliner S- oder U-Bahnzug, Spur H0, GS- oder WS-Halbzug, div. Typen, FP 250,- Euro. Heinz Kiel, Sansibarstr. 9, 13351 Berlin, Tel. (030) 4525966

Vitrinen für alle Spurweiten, von Spur Z bis G (IIm), Prospekt 1,44 Euro in Briefmarken. Matthias Vehmeier, Hauptstr. 76a, 31855 Aerzen, Tel. (05154) 971952 **G**

Inselbahn Langeoog, Feldbahnloks / -wagen (H0, TT, N) Karton, ab 3,95. Prospekt: M. Beutner, Pf. 1148, 29601 Soltau **G**

Märklin-Z-Anlage, 120 x 49 cm, Mini-Toporama auf Rahmen, neben vielen Loks und Waggons umfangreiches Zubehör. Aus Sammlung, gepflegt und voll funktionsfähig, wird nur komplett angeboten. Eine detailierte Liste nebst Fotos können Sie gegen einen Unkostenbeitrag von 2,20 Euro anfordern. **Chiffre M-9/40633**

Weinert-Fertigmodell * Dioramen und Module * vorbildgerechter Gleisbau NEM, NMRA und H0purR. Thomas-Steffen Langner, Lämmleshalde 17, 70376 Stuttgart, Tel. (0711) 5496279 *** www.aw-cannstatt.de *** **G**

ANKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Uralt-Eisenbahn und Bodenläuferzug gesucht, auch Echtdampfmaschinen sowie Blechspielzeug oder große Dampfer und Ozeanriesen, von Nostalgiefan. Tel. (0221) 27115221

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zuhause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Heinbuckel 30, 69257 Wiesenbach, Tel. (06223) 49413, Fax 970415 oder dr.thomas.koch@t-online.de.

Märklin-Fan sucht Ihre Sammlung: 800er bis digital, Zubehör, Autos, Sprint, Spur 0, Faller-AMS, Wiking Gerne Sammlungsauflösung; hole ab, zahle bar. Tel. (07308) 921889 ab 18 Uhr

Suche Loks und Wagen, alle Spurweiten und Größen. Waldemar Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld, Tel. (06621) 78273 und Fax

Suche LGB, Magnus und allgem. Spur II, Sammlung, Anlage, auch Einzelteile, bitte alles anbieten. Zahle gut und bar und hole ab. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel. (02774) 6032 und Fax

Fleischmann-Schwungmassenanker gesucht! Auch größere Stückzahlen. Tel. (02369) 1510

Ankauf von Modelleisenbahnen und Modellautos. Gerne große Anlagen, Sammlungen in jeder finanziellen Größenordnung sowie Reste, Kleinanlagen, Einzelteile und Zubehör. Auch alt, defekt. Zahle gut und bar. Tel. (05544) 912031 o. (0172) 5632614 **G**

Große Gleichstrom-Modellbahnsammlung der Firmen Roco, Trix, Fleischmann, Piko, Liliput gesucht, bespielt oder neuwertig, zahle für vereinzelte Stücke bis zu 75 % vom Neupreis, gerne auch mit entsprechender Anlage. M.M.-Dortmund, Tel. (0231) 93493884

Tinplate-Eisenbahn oder Replika-Modelle, Spur I oder 0 oder auch größer, gebaut vor dem Krieg oder danach, gesucht, wie zum Beispiel Schweizer Krokodil, Stromliniendampflok oder Adler-Zug. Tel. (0351) 79799968

Kaufe Modellauto-Sammlungen, 1 : 43, 1 : 24, 1 : 18 oder größer, Barankauf, Abholung. Tel. (0170) 8388080

Suche M 1:20 o. 1:25 Traktor Harz, Pionier, LKW H3A, H6, G5 o.ä. Zust. egal, auch Schrott u. Einzelteile. Thomas Schramm, Schrebergartenweg 7, 08321 Zschorlau, Tel. (03771) 479181

Suche Ihre Modellbahnsammlung der Baugröße H0, H0e, H0m, I, und größer der Firmen Brawa, Märklin, Trix, auch Express, Gützold, Fleischmann, Roco, Rivarossi, Bemo, HAG. Gerne digital oder vorbereitet. Bin an Loks, Waggons und Zubehör interessiert. Dampfloks der Baureihe 96, 03, 05, 06, 77, 42, 44, 50 bevorzugt, zahle Sammlerpreise. Wäre schön, wenn die Artikel in einem guten bis sehr guten Zustand sind, nach Möglichkeit mit Originalkarton. Ich hole die Ware selbst ab, bezahle in bar und bedanke mich für Ihr Vertrauen. Bernd Zielke, Tel. (02171) 366763, E-Mail: Schnuffibaer01@web.de, Fax (01212) 533571659

Modelleisenbahnen von Spur II bis Z, Modellautos, altes Spielzeug, Blechspielzeug, uvm. kauft gegen bar: Such & Find, Mozartstr. 38, 70180 Stuttgart, Tel. (0711) 6071011, Mo. - Fr. 9 - 18 Uhr, Sa. 10 - 14 Uhr. Auch An- u. Verkauf per Post! **G**

Kaufe Modellbahnen und Modellautos, vorzugsw. größere Bestände, auch Geschäftsauflösungen o.Ä., Barzahler. Tel. (0160) 99713895 o. (038203) 74444 und Fax **G**

LGB und TT und Live-Steam von Sammler gesucht. Kaufe auch komplette Sammlung. Ich freue mich auf Ihr Angebot unter Tel. (0341) 4613285

Suche Spur 0: Merkur CSD Kataloge + Fahrzeuge; Liebmann/Stadtilm, Triebwagen. Tel. (0711) 692796 und Fax

Suche H0e: Egger / Jouef, Art.-Nr. 711000 (Sommerwagen), Bemo, Liliput, Technomodell, HAG, u.a. Kleinserien Ep. III DR, bzw. neutral. Tel. (037467) 21678

Wer verschenkt Modellbahn-Zubehör, auch Rep. Herbert Meyer, Breitenbachstr. 21, 27578 Bremerhaven Nehme alles.

VERKAUF
Loks + Wagen H0

Verkaufe Roco-Triebwagen BR 628 in Mintgrün für 115,- Euro. Tel. (05322) 51757

Neu! Digital-Service-Decoder günstig! Einbauservice. www.digital-decoder-shop.de Tel. (02330) 129265 **G**

Kleinbahn-Umbauten: 56 (KK170) 30,- Euro; 55 (KK73) 30,- Euro; 54 (KK60) 30,- Euro. Infos: Tel. (0431) 529695

Liliput: Rarität: E94 (Nr. 119) Originalkarton: 100,- Euro; BR38 (10901): 90,- Euro; Ae4/7 (14750): 150,- Euro; H0e-Lok: ÖBB (71265): 70,- Euro; Set: Kühlwg. + LKW Küppers Kölsch: 20,- Euro. Tel. (06131) 362034 und Fax

Fleischmann: 03.10 (4172) Stroml.-Verkl.: 150,- Euro; BR 98.8 (4098): 120,- Euro; BR 103 (4375): 130,- Euro; Tiefladew.: SSt. 34a (5299): 40,- Euro; Trix: BR: Ep. 3/6 (522419) braun: 150,- Euro. Tel. (06131) 362034 und Fax

Roco: BR E 60 (04129B) DRG: 130,- Euro; ET 491 (gläserner Tw.): 160,- Euro; BR 80 (4114A) DB: 80,- Euro; BR 80 (43209) DR: 80,- Euro; Re465 (43656) BLS: 150,- Euro; NS-BR 1000 (43615): 170,- Euro; FS - BR 345 (43445) 100,- Euro. Tel. (06131) 362034 und Fax

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag!

Briefmarken können nicht angenommen werden.

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken.

Die Redaktion erreichen Sie mit:
redaktion@modelleisenbahner.de

und die Anzeigenabteilung mit:
anzeigen@modelleisenbahner.de

Modell Eisen Bahner

Ihre private Kleinanzeige: 5 Zeilen für nur 5,- €



So geben Sie Ihre Anzeige auf:

1. Coupon (oder Kopie davon) faxen: (07524) 9705-45
2. Anzeigentext formlos per Brief oder Fax schicken
3. Coupon (oder Kopie davon) per Post schicken an:

MEB-Verlag,
Anzeigenabteilung,
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

ANZEIGEN-BESTELLCOUPON

Die Anzeige ist ☐ gewerblich (pro Druckzeile 2,66 € + MwSt., **mindestens 3 Druckzeilen**) Gewerbliche Anzeigen werden mit „G" gekennzeichnet

☐ **privat** (je 5 Zeilen pauschal 5,- €. Beispiel: 1 - 5 Zeilen = 5,- €, 6 - 10 Zeilen = 10,- € usw.)

☐ eine Chiffre-Anzeige (Gebühr zusätzlich 8,- €)

Gewerbliche Anzeigen bitte per Lastschrift bezahlen oder Rechnung abwarten.

Der Text soll in der Rubrik

1 ☐ Verkauf allgemein	15 ☐ Verkauf Loks + Wagen N & Z	30 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude TT	70 ☐ Verkauf Bücher + Zeitschriften
2 ☐ Ankauf allgemein	16 ☐ Ankauf Loks + Wagen N & Z	31 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude TT	75 ☐ Ankauf Bücher + Zeitschriften
5 ☐ Verkauf Loks + Wagen H0	20 ☐ Verkauf Loks + Wagen allg.	35 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude N & Z	80 ☐ Verkauf Fotos + Dias
6 ☐ Ankauf Loks + Wagen H0	21 ☐ Ankauf Loks + Wagen allg.	36 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude N & Z	85 ☐ Ankauf Fotos + Dias
10 ☐ Verkauf Loks + Wagen TT	25 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude H0	40 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude allg.	88 ☐ Urlaub
11 ☐ Ankauf Loks + Wagen TT	26 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude H0	41 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude allg.	90 ☐ Dies + Das
			95 ☐ Börsen + Auktionen

_______ **mal ab der nächstmöglichen Ausgabe erscheinen.**
(Nach Anzeigenschluss eintreffende Anzeigen werden im nächsten Heft veröffentlicht.)

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon usw. in die Kästchen eintragen. Sie zählen bei der Berechnung mit. Wegen Fettdruck und unterschiedlicher Zwischenräume gibt es eventuell Abweichungen zwischen Coupon und gedruckter Anzeige.

Name/Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

LKZ/PLZ/Ort

Telefon inkl. Vorwahl   Fax

Ich bin Abonnent ☐ Ja ☐ Nein

☐ Den Betrag von € _______ buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) ab. (Gilt nicht für Ausland).

Konto-Nummer

Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag über € _______ liegt in bar / als Scheck bei.

Datum, Unterschrift

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie den MODELLEISENBAHNER

Die Übersicht enthält nach Postleitzahlen geordnet alle Modellbahn-Fachgeschäfte, die in ihrem Sortiment den MODELLEISENBAHNER führen. Rufen Sie uns bitte an, wenn Sie auch auf dieser Seite aufgeführt werden wollen.

Telefon (07524) 9705-0, Fax (07524) 9705-45

PLZ-Gebiet 0

01069 Dresden: • Lokpavillon Dresden, Friedrich-List-Platz 2;
01108 Dresden: • Körner Modellbahn, Königsbrücker Landstr. 372;
01277 Dresden: • Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28; • Modelltechnik Großbahnen, Inh. Lars Hempelt, Oehmestraße 16;
01307 Dresden: • Tan Modellbau u. Modelleisenbahnen, Pfotenhauerstr. 66;
01326 Dresden: • Der Modelleisenbahnladen Saase u. Leuteritz GbR, Pillnitzer Landstr. 242; • Modellbau + Bastlerbedarf Friedrich-Wieck-Str. 8;
01445 Radebeul: • Modelleisenbahnen Grundkötter GmbH, Hauptstr. 22;
01468 Moritzburg: • Eisenbahnladen, Schloßallee 23;
01471 Radeburg: • Modellbahn Otto, Königsbrücker Str. 28;
01558 Großenhain: • Modellbahn und Modellbau, Meißnerstr. 16;
01594 Boritz: • Modell Shop Bernd Werner, Leckwitzer Str. 8;
01662 Meißen: • Modell- u. Technik Meißen, Fleischergasse 8;
01773 Altenberg: • Elektro Rode Modelleisenbahnen, Rathausstr. 24;
01809 Heidenau: • Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4;
01844 Neustadt: • Spielzeugland Sick, Karl-Marx-Str. 2;
01904 Neukirch: • Klein-Technik Hobby-Treff Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstr. 44 b;
01936 Königsbrück: • Modellbau Pofand Modelleisenbahnen, Alte Poststr. 7;
02708 Löbau: • Spielzeugland Inh. Marlies Reuss, Rittergasse 3;
02730 Ebersbach: • Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller, Löbauer Str. 11;
02763 Zittau: • Bahn + Modell Fichte & Lenk GmbH, Markt 20; • Haltepunkt, Techn. Spielwaren u. Modellbahn, Inh. Jähne und Teichgräber, Reichenberger Str. 32;
02826 Görlitz: • Modell Bahnhof, Inh. Ingolf Feldt, Nonnenstr. 13;
02994 Bernsdorf: • Modelleisenbahn/Spielwaren, Dresdner Str. 26;
03048 Cottbus: • Böcking & Sohn Modelleisenbahnen + Modellbau, Vetschauer Straße 70;
04109 Leipzig: • Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4;
04159 Leipzig: • Spiel + Hobby Station Nütz, Georg-Schumann-Str. 248;
04229 Leipzig: • Modellbahnfachgeschäft A. Nitsche, Altranstädter Str. 44; • Schwarz-Modelleisenbahnen, Walter-Heinze-Str. 9;
04277 Leipzig: • Bahn + Hobby Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 152;
04279 Leipzig: • LGB-Station Bemmann im "Moritz-Hof", Zwickauer Str. 125;
04289 Leipzig: • Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275;
04299 Leipzig: • Bernd Missler Spielwaren u. Modellbahn, Papiermühlstr. 9;
04315 Leipzig: • Dirk Bertram, Eisenbahnstr. 46;
04736 Waldheim: • Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27;
06108 Halle/Saale: • Modellbahnstation Inh. Stefan Ullrich, Kleine Ulrichstr. 19;
06110 Halle: • Modellbahncenter Minich, Lutherplatz 11 (a. Wasserturm);
06114 Halle/Saale: • Spielwaren u. Modellbahnen Halle GbR, Große Brunnenstraße 63;
06128 Halle: • Hallischer Lokschuppen & Reparaturen, H. Großheim, Springerweg 33;
06217 Merseburg: • Fröhlich's Modellbahnstudio Inh. Ilona Fröhlich, August-Bebel-Str. 54;
06231 Bad Dürrenberg: • TT-Modellbahnstübchen, Ostrauer Str. 13;
06406 Bernburg: • Bernburger Modellbauladen, Liebknechtstr. 10;
06484 Quedlinburg: • Modellbahn-Service Dietrich Steinbrink, Pölkenstr. 24;
06525 Sangerhausen: • Spielwaren Schwabe, Ulrichstr. 2 (Am Kino);
06528 Oberröblingen: • Spielwaren-Modelleisenbahn, Inh. Jörg Rubelowski, Hauptstr. 65;
06547 Stollberg: • Der Modellbahnhof W. Gumiak & Partner GbR, Bahnhof 1;
06556 Artern: • Hoffmann Elektrotechnik u. Modelleisenbahn, Puschkinstr. 34;
06618 Naumburg: • Modellbahneck Wolfgang Ethner, Freyburger Str. 4;
06667 Weißenfels: • Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2 A;
06749 Bitterfeld: • Modelleisenbahn-Center, Walther-Rathenau-Str. 45;
06774 Söllichau: • TT-Host-Modellbau Neumann & Riethdorf GbR, Bergstr. 23;
07381 Pößneck: • Günthers, Inh. Margit Günther, Neustädter Str. 75;
07607 Eisenberg: • Modellbahnshop, Inh. Heinz Marek, Steinweg 18;
07937 Zeulenroda: • Modellbahn-Modellbau Inh. M. Schuster, Schopper Str. 31;
07980 Berga/Elster: • Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen H. Kretzschmar, Bahnhofstr. 19;
08107 Kirchberg: • Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2;
08223 Falkenstein: • Falkensteiner Modellbahnstube, Hauptstr. 32;
08262 Tannenbergsthal: • Modellbahnwelt Albert, Waldhäuser Str. 4 a;
08280 Aue: • C. A. Schieck Modelleisenbahnfachgeschäft, Auerhammer Str. 1;
08289 Schneeberg: • Modelleisenbahn, Fachgeschäft & Service, Kleinserienmodell Peter Lorenz, Stollnhof 1;
08297 Zwönitz: • Modellbahn + Zubehör Olaf Günther, Siedlungsstr. 8;
08468 Reichenbach: • Modellbahn Müller, Zwickauer Str. 219; • Modellbahn-Spitzner, Albertstr. 16;
08523 Plauen: • Modellbahn Rösner, Thomas-Mann-Str. 14; • Modellbahnfachmarkt Plauen, Neuendorfer Str. 145;
09113 Chemnitz: • Modellbahn Saxonia Dipl.-Ing. Dietmar Goller, Schloßteichstr. 1 (Eingang Bergstr. 4);
09127 Chemnitz: • Modellbahn-Center Jennert, Augustusburger Str. 249;
09212 Limbach-Oberfrohna: • Modellbahnladen Susanne Sabsch, Querstr. 17;
09326 Geringswalde: • Modellbahnhof Hobby+ Spiel, Dresdener Str. 66;
09350 Lichtenstein: • Tool Power, Modell + Modellbahnen, Inh. Ralf Kötteritz, Chemnitzer Str. 6;
09366 Stollberg: • Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17;
09419 Thum: • W. Oelmann Inh. Ralf Oelmann, Greifensteinstr. 5;
09456 Annaberg-Buchholz: • Modellbahn Gudrun Höber, Bärensteiner Str. 72;
09496 Marienberg: • Modell u. Bahn, Zschopauer Str. 11;

PLZ-Gebiet 1

10318 Berlin: • Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104;
10405 Berlin: • Modellbahnen a. Königstor Inh. S. Teich, Greifswalder Str. 2;
10437 Berlin: • Modelleisenbahnen Lothar Fohringer, Kopenhagener Str. 73;
10589 Berlin: • Modellbahnen a. Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16;
10627 Berlin: • Toto's Eisenbahnladen Michael Dümchen, Pestalozzistr. 28;
10711 Berlin: • Schiffs- u. Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 22-23;
10715 Berlin: • Lok In, Modellbahn am Bundesplatz, Wexstr. 38
10717 Berlin: • Der Lokvogel Modelleisenbahnen + Zubehör, Holsteinische Str. 44; • Zentral-Station An- und Verkauf, Güntzelstr. 39;
10719 Berlin: • Micha's Bahnhof, Modellbahnfundgrube, Nürnberger Str. 24 A; • Micha's Bahnhof, LOXX-Laden, Meinekestr. 22 - 24 EG; • Modellbahnen Turberg, Lietzenburger Str. 51;
10967 Berlin: • Der Modellbahner am Zickenplatz, Boppstr. 7;
12105 Berlin: • Modellbahn-Pietsch GmbH, Prühßstr. 34; • Peter Gierke Modelleisenbahn+Spielzeug An- und Verkauf, Suttnerstr. 2;
12109 Berlin: • Tabak & Mehr Shop, Inh. Mark Buhlin, Mariendorfer Damm 14;
12157 Berlin: • Eisenbahnen Vogelbusch Ankauf & Verkauf, Cranachstr. 9;
12163 Berlin: • Lokschuppen, Markelstr. 7;
12203 Berlin: • Bahnhof Lichterfelde, Hindenburgdamm 57;
12437 Berlin: • Reiner's Modellbahn-Paries, Kiefholzstr. 186;
12524 Berlin: • "Zum alten Dampfross", Mike Lorbeer, Rudower Str. 70;
12621 Berlin: • Modellbahn-Sachse, Planitzstr. 9;
13088 Berlin-Weißensee: • Modellbahn & Zubehör, Inh. Marco Nowack, Berliner Allee 18;
13189 Berlin: • Modelleisenbahnen Pankow Volker Ochs, Berliner Str. 48;
13359 Berlin: • Breyer Modellbahnen, Mareike Biggam, Koloniestr. 143/Osloer Str., Berlin/Wedding;
13581 Berlin: • Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13 A;
14057 Berlin: • Breyer Modellbahnen, Kaiserdamm 84, Berlin/Charlottenburg;
14169 Berlin: • Modellbahnen in Zehlendorf B. Retzlaff, Berliner Str. 37;
14467 Potsdam: • Modellbahnen in Potsdam a. d. Fußgängerzone, Jägerstr. 20;
14469 Potsdam-Eiche: • Phillips Modellbahnhof, Kaiser-Friedrich-Str. 89;
15344 Strausberg: • Modellbahnbörse Lo(c)kschuppen, Lindenplatz 2;
15711 Königs Wusterhausen: • Modellbahnen & Mehr Inh. Ute Böhme, Weg am Krankenhaus 5;
15831 Mahlow: • WeichenLäufer Modellbahnen, Petra Muschick, Ibsenstr. 6;
15907 Lübben: • Spreewälder Bimmelguste Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4;
16225 Eberswalde: • Lok in Roll out, Inh. Thiele und Hutfilz, Eisenbahnstr. 75;
16303 Schwedt/Oder: • Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Berliner Str. 135 B;
16321 Bernau: • Spielwarenfachhandel J. Bostedt u. D. Fischer, Breite Str. 13;
17033 Neubrandenburg: • Modellbahn & Modellbau, Inh. Harald Randel, Im Bahnhof Neubrandenburg;
17235 Neustrelitz: • Elektrohaus Winter, Glambeckerstr. 31;
17291 Prenzlau: • Spielwarenfachgeschäft B. Simon Inh. Salo Simon, Stettiner Str. 28;
17309 Pasewalk: • Modelleisenbahn & Modellbau Rast, Grabenstr. 4;
17438 Wolgast: • Modellbau und Hobby Wolgast, Wilhelmstraße 63;
17489 Greifswald: • Schildhauer-Modellbahn-Center, Joh.-Seb.-Bach-Str. 24;
18057 Rostock: • Modellbahn Schaft Inh. St. Hellwig, Friedhofsweg 2;
19053 Schwerin: • Bärenstark-Spielwaren u. Modellbahnen, Geschw.-Sch.-Str.9, Burgseegal; • Thomas Glüsing Modellbau u. Eisenbahn, Mecklenburgstr. 5;
19243 Wittenburg: • Deja Spielwaren GmbH idee+spiel Fachgeschäft, Große Straße 12;
19322 Wittenberge: • Modelleisenbahnstudio Inh. M. Hintz, Lenzener Str. 75 D;

PLZ-Gebiet 2

20095 Hamburg: • Züge und mehr, Altstädter Str. 17 (City);
20099 Hamburg: • Modellbahnkiste, Lange Reihe 17 (Nähe Hauptbahnhof);
20255 Hamburg: • Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70;
20354 Hamburg: • Wede Fachhandlung/im Hanse-Viertel, Grosse Bleichen 36 ;
22083 Hamburg: • Modellbahnkiste Wolter, Von-Axen-Str. 1;
22087 Hamburg: • Modellbahn Hesse, Landwehr 29;
22111 Hamburg: • Modellbahnen Engel, Inh. Wolfgang Engel, Washingtonallee 85;
22177 Hamburg: • Spiel + Hobby Haus Hartfelder, Bramfelder Chaussee 251;
22299 Hamburg: • Meyers Modellbahn Winterhude Spezialgeschäft f. Eisenbahn, Barmbeker Str. 171;
22305 Hamburg: • Versandservice der Buchhandlungen, Thalia & Boysen u. Maasch, Bramfelder Str. 102 B;
22880 Wedel: • Die Gartenbahn Inh. Dieter Gringel, Mühlenstr. 42;
24103 Kiel: • Gleis 7, Inh. Dieter Köster, Waisenhofstr. 7-9;
24223 Raisdorf: • Modellbahnladen Stehr GmbH, Gutenbergstr. 52;
25348 Glückstadt: • Meiners Hobby & Spiel GmbH, Gr. Kremper Str. 13;
25524 Itzehoe: • Spielzeug John, Feldschmiede 23;
25746 Heide: • Lütje Spielzeug & Computer, Süderstr. 4;
25813 Husum: • Loto-Toto-Zeitschriften, Süderstr. 1a;
26789 Leer: • Hobby-Shop, Bremer Str. 6;
28211 Bremen: • Rad & Schiene, Modellbahnfachhandel GbR, Weißenburger Str. 53;
28217 Bremen: • Modellbahn-Meyer Inh. Manfred Meyer, Bremerhavener Str. 73/75;
28237 Bremen: • Roland Modellbahnstudio GmbH & Co., Gröpelinger Heerstr. 165;
28779 Bremen: • Modelleisenbahn u. Modellbauzentrale Bremen Nord, Besanstr. 111;
28865 Lilienthal: • Haar Modelleisenbahnen, Hauptstr. 92 + 96;
29225 Celle: • Bastel- u. Railway-Depot, Lauensteinplatz 7;

PLZ-Gebiet 3

30159 Hannover Mitte: • Train & Play Modellbahnen, Spielwaren, Fr. Mauer, Breite Str. 7;
30161 Hannover: • Modelleisenbahnen im Gleisdreieck, Reimann, Steintorfeldstr. 4;
31135 Hildesheim: • Modellzentrum Hildesheim, Peiner Landstr. 213;
31177 Harsum: • Rupert Kreye Modellbahnzubehör, Kaiserstr. 49;
31224 Peine: • City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstr. 2;
31582 Nienburg: • Emil Twele, Langestr. 53;
31655 Stadthagen: • Big Boy Modellbahnwelt, Klosterstr. 7;
32427 Minden: • Modellbahnen Born, Königsstr. 132 a;
32839 Steinheim-Sandebeck: • Siegfried Heerde, TT-Modellbahn, Leopoldstaler Str. 9;
33098 Paderborn: • Technik und Hobby Rainer Temme, Kamp 32;
33102 Paderborn: • Modellbahn-Modellbau MMZ, Inh. W. Sester, Friedrichstr. 7;
33332 Gütersloh: • Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25;
33602 Bielefeld: • Spiel und Hobby Brauns GmbH Abt. Modelleisenbahn, Feilenstr. 10 - 12;
33613 Bielefeld: • Geschenke-Eck Spielwaren, Gerh.-Hauptmannstr. 21;
34117 Kassel: • Modellbahn Oehler GmbH, Treppenstr. 9;
34123 Kassel: • Spielwaren Walter Raabe, Leipziger Str. 153;
34134 Kassel: • Treffpunkt-Eisenbahn, Frankfurter Str. 261;
34414 Warburg: • Modelleisenbahnen-Modellbau, Zur Diemelmühle 11;
35510 Butzbach: • Günter Schott Modellbahnen, A.W. Heilstraße 2;
35708 Haiger: • Modellbahnen, Flug- und Modellbau, Hüttenstr. 1;
37176 Nörten-Hardenberg: • Adolf Scheer, Lange Str. 95;
37213 Witzenhausen: • Modellbahnhof Peter Pfaff, Walburger Str. 25;
37235 Hessisch Lichtenau: • Kaufhaus Frank, Poststr. 12;
37431 Bad Lauterberg: • H. Schwickert GmbH & Co. KG Spielwaren, Hauptstr. 88-92; • LGB-Station, Südharzer Modellbahnschuppen, Uwe Bierwirth, Dammwiese 4;
37603 Holzminden: • Streicher Modelleisenbahnen Modellautos, Wilhelmstr. 32;
38100 Braunschweig: • Modellbahn-Center Tiebe, Marstall 16;
38104 Braunschweig: • Zaade Modellbahnelektronik, Ebertallee 71;
38114 Braunschweig: • Auto & Bahn, Modelleisenbahn & mehr, Wendenring 26;
38124 Braunschweig: • Modellbahnen Broders, Inh. Guido Broders, Jenasteg 6;
38820 Halberstadt: • Modelleisenbahnfachgeschäft Bettina Hohmann, Friedrich-Ebert-Str. 34;
38855 Wernigerode: • Harzer Reise & Geschenkboutique im Hauptbahnhof Wernigerode, Schreiberstr. 51;
38889 Blankenburg: • Blankenburger Lokschuppen, Herr Noll, Lange Str. 42;

39104 Magdeburg: • Stock & Heinze GmbH Modelleisenbahnfachgeschäft, Otto-v.-Guericke-Str.9;
39108 Magdeburg: • Modellbahn-Voigt Olvenstedter Str. 51;
39218 Schönebeck: • Fahrradgeschäft Ingo Klettke, Wilh.-Hellge-Str. 220;
39343 Süplingen: • Modelleisenbahnen Barbara Pfaffenholz, Bodendorfer Str. 6;
39576 Stendal: • Küchenhaus Ehrig KG, Breitestr. 38;

PLZ-Gebiet 4

40217 Düsseldorf: • Menzel's Lokschuppen & Töff Töff GmbH, Friedrichstr. 6;
40625 Düsseldorf: • Modellbahn Breuer, Alter Markt 14 - 15;
40721 Hilden: • Modellbahnladen Hilden Inh. Klaus Kramm, Hofstr. 12;
40878 Ratingen: • Modellbahn-Auto-Laden, Inh. Wolfgang Degen, Bechemer Str. 47;
41334 Nettetal - Kaldenkirchen: • Modelleisenbahnen und Zubehör Willy Trienes, Venloer Str. 6;
41460 Neuss: • Stellwerk Modellbau GmbH, Friedrichstr. 17;
41836 Hückelhoven: • B & T Modellspielwaren GbR, Gladbacher Str. 29;
42281 Wuppertal: • Modell-Eisenbahn-Club, Stütingsberg 45; • Modellbahn Matschke, Inhaber Laag GmbH & Co. Vertriebs KG, Schützenstr. 90;
42289 Wuppertal: • Modellbahn Apitz, Heckinghauser Str. 218;
42551 Velbert: • Modelleisenbahn & Computer Hans Ronstadt, Bahnhofstr. 24;
42697 Solingen: • Modellbahnbörse Koch u. Schui, Bonner Str. 26;
42699 Solingen: • Modellbahnhof, Merscheiderstr. 23;
44141 Dortmund: • Der Lokschuppen Modellbahnen-Autoshop, Märkische Str. 227;
44287 Dortmund: • Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133;
44787 Bochum: • Dau-Bo-Bahn/Dau-Modell, Hemer Str. 278; • Spielzeug-Paradies Wagner & Raschka OHG, Dr.-Ruer-Platz 6;
45145 Essen: • Modellbahn-Ecke Inh. Ursula Aschmann, Berliner Str. 29;
45279 Essen-Steele: • Kracht & Cramer Modelltechnik GmbH, Ruhrau 46a;
45479 Mülheim: • Modelleisenbahnen Euler, Grabenstr. 2;
46238 Bottrop: • Technoshop, Horster Str. 262;
46483 Wesel: • Modellbahn Lübke, Caspar-Bauer-Str. 33;
47051 Duisburg: • Drehscheibe GmbH Bahn, Auto + Modell, Kuhstr. 8;
47798 Krefeld: • Crefelder Lokschuppen, Breite Str. 64 - 66;
47829 Krefeld: • Modellbahnzentrum Uerdingen, Oberstr. 44;
48145 Münster: • WieMo Modellbahntreff, Warendorfer Str. 21;
48153 Münster: • Gierse GmbH Modelleisenbahnen, Hammer Str. 27; • Modellbahnen Walter Licht GmbH, Hammer Straße 157;
49078 Osnabrück: • JB Modellbahn-Service GmbH, Lotter Str. 16;
49356 Diepholz: • Wilhelm Stegmann Modellbahnen, Kohlhöfen 3;
49808 Lingen/Wachendorf: • Modellsport Gerd Lübbers, Mühlengraben 4;

PLZ-Gebiet 5

50226 Frechen: • Kiosk Parge, Freiheitsring 2;
50321 Brühl: • Buchhandlung Köhl, Kölnstr. 30;
50667 Köln: • SF-Spiel + Freizeit Handelsbetrieb GmbH, Schildergasse 46-48;
50939 Köln: • Modellbahn Ecke, Peter Flunkert, Luxemburger Str. 307;
51105 Köln: • Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hachenburger Str. 20;
51107 Köln: • Lokstation Köln, Inh. Horst Franken, Rösrather Str. 47;
51379 Leverkusen: • Bw-Opladen Modelleisenbahnen, Düsseldorfer Str. 173;
51381 Leverkusen: • Spiel & Hobby Studio, Quettlinger Str. 200;
51469 Bergisch Gladbach: • Eisenbahn und Modellbau Klaus Spisla, Mülheimer Str. 180;
51645 Gummersbach: • Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hohlerstr. 2;
52062 Aachen: • Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 11 - 15;
52134 Herzogenrath: • Modellbahn B. Reichert, Bicherouxstr. 5 - 7;
52372 Kreuzau: • Drügh's Modelleisenbahnen Inh. M. Schoddel, Kreuzauer Str. 59;
52441 Linnich: • Brumm & Dampf Inh. Klaus Schmidt, Rurstr. 32 A;
53111 Bonn: • Modellbahnstation Bonn, Römerstr. 23; • Modellbahnland Bonn-Rhein-Sieg, Inh. Winfried Lucht, Kölnstr. 32 - 34;
53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler: • Technik Fritz, Modellbau u. Eisenbahn, Wilhelmstr. 51 - 52;
53859 Niederkassel: • Müller's Modellspielwaren Shop, Spicherstr. 8;
55130 Mainz: • Weisenauer Modellbahnladen Harald Schuldes, Wormser Str. 91;
55568 Staudernheim: • Hauk's Sammlereck, Inh. Gabi Schulz, Seegasse 2;
56070 Koblenz-Lützel: • Margot's Modelleisenbahnen, Schüllerplatz 10 nähe alter Moselbrücke;
56564 Neuwied: • Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50;
57076 Siegen: • Keßler's Ecke Modellbahnen - Modellautos, Inh. Kober, Siegstr. 24;
57399 Benolpe: • Modellbahnstübchen Karl-Heinz Heine, Bahnweg 3 - bei Palmen;
58135 Hagen-Haspe: • Lokschuppen Hagen-Haspe Modelleisenbahnen-Modellautos, Kölner Str. 23 (B 7);
58511 Lüdenscheid: • Gustav Diels Inh. Martin Knust, Werdohler Str. 5;
59065 Hamm: • Kremers KG Spielwaren-Fachgeschäft, Oststr. 56;
59269 Beckum: • Spiel + Freizeit Stöwer Vedes-Fachgeschäft, Wilhelmstr. 35 - 37; • Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6;
59394 Nordkirchen: • Spiele-Zug, Bergstr. 14;

PLZ-Gebiet 6

60311 Frankfurt: • Spielzeugkiste Häfner & Sawinski OHG, Nähe Konstablerwache, Kurt-Schumacher-Str. 31;
60431 Frankfurt: • PM Modellbau Inh. Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195;
63619 Bad Orb: • Peter Schauberger, Martinusstr. 16;
63654 Büdingen: • Modell + Technik Rainer Mäser, Berliner Str. 4;
63897 Miltenberg: • Modelleisenbahnen Seide GbR, Ankergasse 15 u. 22;
64720 Michelstadt: • Michelstädter Modellbahn-Treff, Braunstr. 14;
65428 Rüsselsheim: • Speed, Märklin-Fachgeschäft, Inh. Jens Andree, Friedensstraße 4;
65510 Idstein: • Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16;
67069 Ludwigshafen: • Modell- & Spielecke Inh. Karsten Neubauer, Gernotstr. 5;
67071 Ludwigshafen: • Spielwaren-Fachgeschäft Werst, Schillerstraße 3;
67112 Mutterstadt: • Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28;
67227 Frankenthal: • Modellbahn & Spiel Jürgen Diehl, Kopernikusstr. 16;
67373 Dudenhofen: • Lesen und Schreiben Herrmann, Landauer Str. 6;
67655 Kaiserslautern: • DiBa-Modellbahn Inh. Divivier, Königstraße 20 - 22;
67806 Rockenhausen: • Schloyer Modellbahnfachgeschäft Inh. Axel Voigt, Kreuznacher Str. 9;
68259 Mannheim: • Roland Botsch, Ziethenstr. 54;
68309 Mannheim-Käfertal: • Modellbahn Treff, Dürkheimer Str. 20;
68519 Viernheim: • HobbyKit, Heidelberger Str. 48;
69214 Eppelheim: • Modellbahnen Schuhmann, Schützenstr. 22/Ecke Richard-Wagner-Str.;

PLZ-Gebiet 7

70173 Stuttgart: • Spielwaren Kurtz Spiel & Freizeit, Marktplatz 10;
70176 Stuttgart: • Stuttgarter Eisenbahn-Paradies Inh. Gunter Heck, Leuschnerstraße 35;
70178 Stuttgart: • Modelleisenbahn-Center W. Schüler, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.;
70329 Stuttgart: • Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Im Bahnhof 1 Obertürkheim;
71032 Böblingen: • Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44;
71272 Renningen: • Firma Kauffmann Radsport und Spielwaren GmbH, Leonberger Str. 8; • HS Modellbahntechnik Weil der Städter Str. 21;
71334 Waiblingen-Beinstein: • Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Biegelwiesenstr. 31;
71672 Marbach: • Adolf Schnabl Modellbahn - Elektroartikel, Marktstr. 35;
71732 Tamm: • Bomo Modellbahn, G. Bortlik, Schorndorfer Weg 17;
72127 Kusterdingen: • GK Modellbau, Weingartshalde 10;
73207 Plochingen: • Bahn + Spiel Inh. Eckart Kühner, Urbanstr. 10;
73630 Remshalden: • E + E Elektro + Eisenwaren, Wilhelm-Enßle-Str. 40;
73660 Urbach: • EVA H. Colberg, Dieselstr. 16;
73760 Ostfildern: • VS Modellbau Ing. Volker Spieth, Königsberger Str. 94;
74072 Heilbronn: • Böttinger Spielwaren City-Süd-Center, Südstr. 88;
74613 Öhringen: • Spielwaren+Modelleisenbahnen Bauer, Marktstr. 7;
74747 Ravenstein: • Modellbau Höhlein, Gladiolenweg 1;
75172 Pforzheim: • Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12;
76133 Karlsruhe: • F. Wilhelm Döring Spiel + Freizeit + Hobby, Ritterstr. 5; • Modellbahn Seyfried, Kronenstr. 24;
76137 Karlsruhe: • Eisenbahnlädle Jürgen Flößer, Augartenstr. 56;
76185 Karlsruhe: • Spiel und Freizeit, Griesbachstr. 12;
76275 Ettlingen: • Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich-Str. 1;
76437 Rastatt: • BW-Modellbahn Service, L. Bächle, Hindenburgstr. 46;
76646 Bruchsal-Untergrombach: • idee + spiel Fachgeschäft Dieter Rachow, Büchenauer Str. 4 a;
76684 Östringen: • Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7;
78050 Villingen-Schwenningen: • Modellbahntreff Inh. Christoph Bernsee, Färberstr. 30;
78462 Konstanz: • Spiel + Technik S. Klingeberger, Kreuzlinger Str. 1 - 3;
78713 Schramberg: • Hug Modellbautechnik, Berneckstr. 26;
79098 Freiburg: • Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12;
79183 Waldkirch: • Benz Electronic Modellspielwaren, Damenstr. 20;
79822 Titisee-Neustadt: • Jürgen Steiert Scheuerlenstr. 24;

PLZ-Gebiet 8

80634 München: • Fachbuchzentrum Mario Stiletto, Schulstr. 19;
80992 München: • Modellbahnprofis Riffler & Ruhland OHG, Feldmochinger Str. 35;
81667 München: • Die Modelleisenbahn, Orleansstr. 33;
82110 Germering: • Auto-Modellbahn-Welt Hödl, Untere Bahnhofstr. 50;
83352 Altenmarkt: • Modell-Eisenbahnen Brigitte Maier, Traunsteiner Str. 4;
84307 Eggenfelden: • Modellbahnen von A bis Z Roland Steckermaier, Landshuter Str. 14;
84375 Kirchdorf: • Toys + Tech J. Beikken Modellspielwaren, Robert-Bosch-Ring 4;
85354 Freising: • Dutsch GmbH, Untere Hauptstr. 50;
85368 Moosburg a.d. Isar: • Tabakbörse Holmes (im MiniMal), Neue Industriestr. 17;
85599 Parsdorf: • Züge & Zubehör, W. Dauner, Dorfplatz 8;
85764 Oberschleißheim: • Eisenbahnparadies Oberschleißheim, Am Fohlengarten 10 B;
88605 Messkirch: • O. Veeser, Inh. Oskar Häuptle, Hauptstr. 13;
88630 Pfullendorf: • Der Spielzeugladen Jürgen Heilig, Hauptstr. 22;
89231 Neu-Ulm: • Modellbahn Sindel GmbH & Co. KG, Borsigstr. 7 - 21;
89275 Thalfingen: • Spielwaren Schäfer, Ulmerstr. 2;
89537 Giengen: • Die Bahnbude Ekkehart R. Krause, Bahnhofstr. 24 + 29;

PLZ-Gebiet 9

90402 Nürnberg: • Buchhandlung Emil Jakob, Hefnersplatz 8; • Eisenbahn Dörfler, Färberstr. 34-36;
90419 Nürnberg: • Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109;
90459 Nürnberg: • Modellbahn Dietrich, Peter-Henlein-Str. 39; • Modellbahntreff Inh. R. Gumpp u. K. Hertel, Wölkernstr. 34;
90762 Fürth: • Der Lokschuppen Inh. Thomas Friedel, Bahnhofplatz 8b;
91054 Erlangen: • Der Modellbahnladen Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41; • Krische-Mencke-Blaesing Universitätsbuchhandlungen, Universitätsstr. 16;
92729 Weiherhammer: • Modellbahn Weber, Am Bildbaum 26;
94061 Waldkirchen: • Erwin Pollner, Marktplatz 10;
94315 Straubing: • Modellbahncenter, Inh. H. Riedel e. K. Am Hagen 10;
95028 Hof/Saale: • Hofer Lokschuppen Exklusive Modellbahnen, Bahnhofstr. 25;
95615 Marktredwitz: • Modellbahn-Börse Hans Hofmann, Dammstr. 6;
96215 Lichtenfels: • Modellbahn Treff Inh. Horst Poltermann, Bahnhofstr. 12;
97437 Hassfurth: • Modellbau Kelling Hofheimer Str. 11;
97842 Karbach: • Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Bergstr. 14;
98527 Suhl: • Modellwelt Pietsch, Inh. Jürgen Pietsch, Gothaer Str. 13;
98530 Dillstädt: • Modellbahn-Shop Pabst, Ubernrohrerweg 4 A;
98574 Schmalkalden: • Modellbauzentrum Weidenbrunn, Gothaer Str. 32;
98617 Meiningen: • Modellbahnshop, Inh. Hannsgeorg Meyer, Utendorferstr. 12;
99084 Erfurt: • Modellbahn & Zubehör, Steffi Ramsthaler, Fischersand 52;
99086 Erfurt: • bahn & auto Inh. D.-L. Endter, Magdeburger Allee 149;
99310 Arnstadt: • Modellbau-Welt, Matthias Henning, Erfurter Str. 39;
99423 Weimar: • Modellbau u. Hobby Center Nitschke, Schwanenseestr. 56;
99510 Apolda: • Modelleisenbahn u. techn. Spielzeug, Utenbacherstr. 41;
99610 Sömmerda: • Modellbau & Kreatives, Weißenseer Str. 4;
99752 Bleicherode: • Modellbau Grosch Bleicherode Modellbaufachgeschäft, Obergebraer Str. 25;
99867 Gotha: • In der City, Mönchelsstr. 23; • Modellbahnfachhandel, Leinastraße 81;

Belgien

7850 Edingen/Enghien: • Jocadis sprl Trains & Trams Miniatures, Rue de Bruxelles, 53 Brusselst;

Dänemark

2860 Söborg: • Loko-Dan Import Leif Lise, Buddingevej 229;

Frankreich

75009 Paris: • Transmondia Librairie Ferroviaire, 48 Rue de Douai;

China

Hong Kong: • Port-Link (Pacific) LTD., Unit A, 7/F., Kwai Shun Industrial Centre North, No. 51-63 Container Port Road, Kwai Chung;

Niederlande

2283 VJ Rijswijk: • De Wapstad Treinen & Modelbouw, Huis te Landelaan 462;
4845 CE Wagenberg: • De Spoorbrug Gerda en Jaap Bergmans, Dorpstraat 2;
5614 GB Eindhoven: • Treinhobby Speyer, Rozemarijnstraat 14 A;
7315 BB Apeldoorn: • Theo Wentink, Loseweg 39;
9466 PG Gasteren: • Locomotion-Spoorwegmodelbouw, Westeinde 21;

Österreich

1060 Wien: • Memoba Inh. Oliver Veith, Aegidigasse 5;
1070 Wien: • Hobby-Sommer Modellbaugesellschaft m.b.H., Neubaugasse 26;
4810 Gmunden: • Modellbahnecke, Bahnhofstraße 43;
4563 Micheldorf: • Hobby- und Modellbau Werl, Parkweg 3;

Schweden

14222 Trangsund: • Jeco AB Wholesale-Distribution, Edbovagen 22;
21144 Malmö: • Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 12;

Schweiz

2543 Lengnau: • Morep AG Modellbahnen, Jurastr. 12 A;
4051 Basel: • Beltrami Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22;
4053 Basel: • Zum Lokschuppen AG, Dornacherstr. 23;
8037 Zürich: • Gubelmann Modellbau, Rotbuchstr. 73;

Tschechische Republik

11000 Praha: • Pragomodel-Model Railroad Minishop, Klimentska 42;
12000 Praha 2: • Zum Eisenbahnkönig U krále zeleznic, Mánesova 42;

Ungarn

H-1084 Budapest: • Deak Modell Sport, Inh. Laszlo Deak, Nemet Utca 10;

Märklin: 46822 = 25,- Euro; 3357, 4085, 4086 / 87 / 88 / 89 / 90 = zus. 200,- Euro; 34251 = 150,- Euro; 37250 = 100,- Euro; 37569 = 500,- Euro; 3016 / 4018 = zus. 80,- Euro; 37475 = 150,- Euro; 47206 = 15,- Euro; 46522 = 20,- Euro; 4866 = 30,- Euro; 46074 = INS. 2002 = 30,- Euro; 4006 = 50,- Euro; 43982 = 100,- Euro; 46623 = 35,- Euro; 48667 = 50,- Euro; weit. Art. Liste v. Tel. (040) 400495

Model-Loco H0e: BR994802 Komplett-Bausatz Rügenlok CNC-gefrästes Messingfahrwerk, Mashimamotor und Messingfeingussteile für 200,- Euro zu verkaufen. Tel. (0174) 90388360

BR 50 Roco, ladenneu zu verk. Tel. (03473) 814610

Märklin: Set VW-AG (2663) Lok + 2 Auto-Transp.-Wg. 2L=: 180,- Euro; Set: 2 Erztrans.-Wg. SNCB (48447): 50,- Euro; Primex: S-Bahn ET275 (3017 / 4019), 4-teil., 2L= u. Woytnik-Zurüstt.: 230,- Euro. Tel. (06131) 362034 und Fax

Piko: BR 81, 50, beide fahrbereit und komplett. Tel. (03473) 814610

BR 50 DR, Ep. IV und BR 50 ÜK, beide neu/ovp, Roco, analog, je 239,- Euro. Tel. (03473) 814610

Verkaufe Kleinb. 5147 ÖBB m. Dec., lastger. nur Probelauf. Mindestgeb. 90,- Euro. Tel. (07191) 23205 ab 17 Uhr

Verk. Roco 43321: Dampflok 93822, DR, Ep. III, ladenneu, 125,- Euro; Ulrich Jagusch, Tel. (09621) 789383 Uli-Jagusch@t-online.de

Märklin-H0-Sammlung, alles neu, OVP: 2864 149,- / 2865 129,- / 28456 200,- / 26834 245,- / 34159 139, 34261 169,- / 34882 160,- / 34883 165,- / 3687 159,- / 37182 146,- / 37265 220,- / 3734 149,- / 37557 209,- / 37605 619,- / 43115 311,- / 37649 149,- / 37650 179,- / 37724 145,- / 37770 298,- / 39370 198,- / 39711 329,- / 39195 289,- / 37500 690,- u. viele mehr. Tel. (0170) 4823030 od. (08191) 305082

Große H0-Vitrinensammlung DC + AC wird aufgelöst, viele seltene Loks + Wagen, sehr günstige Staffelpreise. Liste geg. 0,55 Euro von Siegfried Thomée, Ahornweg 6, 12529 Schönefeld

Hallo Skand.-Bahner! Verk. div. Rollmaterial NGB, SJ, DSB von Lima, Piko, Roco, Fle., Märk., mit Vitrine 2,50 x 0,71 m für 5000,- Euro (Neuwert: 7000,- Euro) od. geg. Wertausgleich: IIm-Rollmat. der RhB (nur in Rot o. Werbung) und HSB. Auch Zubehör. Nur H0-Gesamtabnahme (m. Vitrine)! Verk. auch Altbau-Elloks. Tel. (030) 4239201

Achtung! Verkaufe von Piko die Saxonia und von Hruska die BR 91. Mindestangebot je 80,-. Anfragen unter Tel. (0162) 8467211

Roco: BR 93 (43321) DR 125,-; BR 57 (43222) DRG 125,-; E 143 (43680) DR 95,-; Flm.: BR 38 (4160) DRG 120,-; Gützold: E 155 (39100) DR 115,-. Alles neuwertig! Michael Homa, Im Kötterhagen 18, 38312 Heiningen

Herpa/Mä. 149075 Monument Train, 150750 Maybach, unbespielt, je 469,- Euro; Mä. 3097, 3001, 4016 besp. je 60,- Euro; Tel. (02223) 278850 thgefu@t-online.de

Roco BR 01 + 17 + 57 + 44 ÜK je 100,-. BR 93 80,-. Flm. 39 + 50 je 100,-. BR 89 (T3) 80,-. Rivar. 59 + 96 je 180,-. Gützold BR 52 Wanne 120,-. Tel. (03501) 465965 n. 19 Uhr

Flm.-BR 103 (4375) v. "74: 125,- Euro; Lima 2 Loks BR 310/410 fahrbereit, 30 Pers.- u. Güterwag. zus. 50,- Euro; Liliput-Tram 2-tlg. bl./grau 75,- Euro; Rivarossi-S-Bahn 2-tlg. FS 668 25,- Euro; Wiking 30 PKW/LKW: 90,- Euro. Alles ca. 30 Jahre alt. Gesamt: 350,- Euro. Zugabe: 15 m Gleise Lima und 20 Gebäude Faller, Bahnh., Grünzeug, u.a., 85290 Geisenfeld, Tel. (08452) 8826

H0-Gleichstrom: Triebwagen, Loks, Wagen v. Piko, Bock, Gebert, 50er- u. 60er-Jahre. Bitte Liste m. Rükkumschl. Hilmar Juckenack, Bahnhofstr. 25, 06406 Bernburg, Tel. (03471) 625460 o. (0172) 7971566

35 Loks, 100 Wg. teilw. neu im OK. Mä., Trix, Flm., Ausstattung, Gleise, Kfz, Literatur, E-Teile, Mobile-Station, uvm., z.B. Trix VT 08, BR 96, 5.900,- Euro. Tel. (09831) 882970

Umfangreiches Angebot an Loks und Wagen H0 sowie Literatur. Liste kostenlos. SHMV-Versand, Abt. MI, Emilienstr. 60, 45128 Essen, Fax (0201) 7266655 G

Modellbahnfundgrube: Dümmer See, neu, gebraucht, Reparatur-, Digitalservice. Große Gleichstromliste anfordern DIN A4 mit 1,44 Euro frankiert. Im Sack 76, 49448 Lemförde, OT Stemshorn, Tel. (05443) 2565 G

Privatbahn-MaK-Lok Regentalbahn und andere Bahnen. Info: I.S. Modellbau, Hagener Str. 290a, 57223 Kreuztal, Tel. (02732) 86647 G

ANKAUF
Loks + Wagen H0

Suche Trix-International 2L = BR 38 DRG. Karl Gnade, Tel. (0431) 529695



Suche: Piko-Abteilwagen DR (53018) BR 204-Set (58106), Roco-Schüttgutwagen Rekord Brikett (46687), Rungenwagen (47194), Hruska BR 84 002. Michael Ries, Rubensweg 20, 39128 Magdeburg

Suche Dampfloks Rivarossi H0 DC mit Artikelnummer. Tel. (0173) 3745960

Hamo: 8302, 8347, 8356, 8396 (BR 96) u. andere; Flm: 4011, 4061, 4065, 4078, 4086, 4094, 4095, 4099, 4103, 4130, 4136, 4138, 4142, 4157. H. Weber, Apdo 99; E-03750 Pedreguer (Spanien)

Märklin-H0-Loks gesucht. Kaufe Loksammlungen oder Einzelstücke, Wagen und kompl. Anlagen, alt oder neu. Tel. (07308) 41161 und Fax.

Kaufe Märklin H0 + I, Roco, Fleischmann, Trix, usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsauflösungen. A. Droß, Mobil (0171) 7922061, Tel. (06106) 9700, Fax (06106) 16104 G

H0-Gleichstrom-Eisenbahnen v. Roco, Fleischm., Trix, Liliput, usw. gesucht! Angebote an: Anton Horneber, Reinschartenweg 17, 91056 Erlangen, Tel. (09131) 6879526 E-Mail: horant56@web.de

Suche E-Lok Eurosprinter, ES 01, von Lima, WS, BR 127001, Farbgebung zyklamrot, silbergrau, schwarz. Burkert, Tel./Fax: (07161)506464

Suche von Roco 63231 BR 35 DR. Freundliche Angebote bitte an Tel. (07258) 7303 abends

Große Gleichstrom-Modellbahnsammlung der Firmen Roco, Trix, Fleischmann, Piko, Liliput gesucht, bespi oder neuwertig, zahle für vereinzelte Stücke bis zu 75 % vom Neupreis, gerne auch mit entsprechender Anlage. M.M.-Dortmund, Tel. (0231) 93493884

Suche BEMO: Personenwagen 4-achsig Neustaedter Kreisbahn, rot/elfenbein, sechs Fenster, Angebote an Tel. (0211) 741896

Suche: Märklin-Erzwagen-Set, 46244, Sonderserie für Eurotrain und idee + spiel vom Dezember 2000. Nur neuwertige Modelle in OVP anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Straße 12, 28327 Bremen

Suche Lima 309091 NSB-ZZGWG H0 „Bamsetoget" Namsdahlen Familienpark NRV-Design aus Lima-Katalog Skandinavien-Modelle Tel. (07621) 704193 o. (07621) 793870

Suche Ihre Modellbahnsammlung der Baugröße H0, H0e, H0m, I, und größer der Firmen Brawa, Märklin, Trix, auch Express, Gützold, Fleischmann, Roco, Rivarossi, Bemo, HAG. Gerne digital oder vorbereitet. Bin an Loks, Waggons und Zubehör interessiert. Dampfloks der Baureihe 96, 03, 05, 06, 77, 42, 44, 50 bevorzugt, zahle Sammlerpreise. Wäre schön, wenn die Artikel in einem guten bis sehr guten Zustand sind, nach Möglichkeit mit Originalkarton. Ich hole die Ware selbst ab, bezahle in bar und bedanke mich für Ihr Vertrauen. Bernd Zielke, Tel. (02171) 366763, E-Mail: Schnuffibaer01@web.de, Fax (012 12) 533571659

H0m- + H0e-Modellbahnsammlung gesucht, bevorzugt E-Loks der BR 4/4 + 6/6 sowie Rhätisches Krokodil, mit entspechenden Waggons der Firmen Bemo, Liliput. Nach Möglichkeit mit Verpackung. Tel. (040) 600201209

Suche Mittelgehäuse Mä.-H0 E9 4276, Mä.-H0-E-Lok, Plastikgehäuse ÖBB (3041), Fahrwerk für Mä.-E-Lok BR 18 (3023) Fahrwerk für Mä.-E-Lok BR 104 oder BR 04 Gehäuse Plastik M.-E-Lok BR 32 (3187) o. (3179) o. (3030) o. (3170) Fahrwerk für (3326) Holl. E-Lok, Fahrwerk für (3450) belg. Triebwagen, nur Lok (3099) (Hobby) (Nr. 038772-0) nur Lok (3099) (BR-383553) Fahrwerk u. Tenderfahrwerk für Lok BR 003 (3085) 2 x Gehäuse Plastik rot/silber SBB für Buco-Triebwagen, suche Gehäuse für Mä.-E-Lok BR 19 (3769) o. (3667.1), suche Fahrwerk BR 143 (3441) o. (3443). Anrufe Tel. (02203) 12666 AB

Suche Roco-Schnellzugwagen der SNCB-NMBS, 2 x 44350 und 3 x 44351, sowie 2 x 47215 Eaos der SBB-CFF, 3 x 47605 Schiebeplanenwagen der SNCB-NMBS. Ludwig Jäger, Am Grillenbach 1a, 54293 Trier

Uralt-Eisenbahn und Bodenläuferzug gesucht, auch Echtdampfmaschinen sowie Blechspielzeug oder große Dampfer und Ozeanriesen, von Nostalgiefan. Tel. (0221) 27115221

Suche von Flm. die 98812 der UEF (4099). Reinhardt Peter, Siedlerweg 1, 89290 Buch, Tel. (07343) 6829 AB

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung, auch Geschäftsauflösungen, zu fairen Preisen. Tel. (06061) 921692 o. (0171) 1274757, Fax: (06061) 921693, A. Hotz **G**

Suche H0-DC: Kato DR BR 175, Roco 63610 ÖBB E 1014, SBB: RAm 501 TEE, Re 6/6 rot, E-Loks Roxy, DRG E 02, E 06, E 50, E 62, E 79. Fax (02365) 12723, Burkhard Menzel, Stargard 38, 45770 Marl

Hallo Händler! Suche 2 Piko-Güterwagen + BR 55 Lokgehäuse. GG15 m. Brh. Nr. 54052, Kesselw. m. Brh. Nr. 54355. Nikolai Walter, Grimaustr. 75, 12439 Berlin E-Mail: feiwal@arcor.de

Suche Roco: 47131 Großraumschiebewandwagen der AAE, vermietet an Nordwaggon, eingestellt bei B-Cargo 4 Stck. 43690 181.2 in Blau 1 Stück; 2 x 47580 gedeckter Güterwagen der SBB mit neuem Logo. Ludwig Jäger, Am Grillenbach 1a, 54293 Trier

VERKAUF
Loks + Wagen TT

Verkaufe Tillig: BR 52 DR 130,- Euro, Vitrinenmodell; BTTB: BR 110 m. Bel. 35,- Euro. Tel. (037421) 22182 nach 18 Uhr

Verkaufe von Tillig eine 6-achs BR 118 und eine 4-achs BR 112 für je 85,- Euro. Anfragen unter Tel. (0162) 8467211

Achtung! Sehr günstig! Verkaufe TT-Modellbahnsammlung Tillig, BTTB, Zeuke und Sonderserien: Loks, Wagen, Gleise, Häuser und Modellautos. Tel. (06831) 976522 od. (0172) 1341703

ANKAUF
Loks + Wagen TT

Suche Rokal, Berliner TT-Bahnen u.a., Loks, Wagen, Zubehör, Ersatzteile, auch reparaturbedürftig. Udo Vollbracht, Mittelstr. 20, 58332 Schwelm, Tel. (02336) 81352

Suche: Tillig-M-Wagen, Nr. 13690x 3/13683x1 ICE-Lackierung; 1 x Jatt BR 18, auch ohne Gehäuse (Ersatzteilspender); 1 BMH-Wagen Tillig Nr. 13652/51 (Ersatzteilspender). Tel. (069) 35356350

VERKAUF
Loks + Wagen N & Z

Verk. Flm: 7410 + 7808 Gläs. Zug h.-blau/silber + rot/bg. je 100,- Euro; MTR 12097 VT 858 rot/bg. 100,- Euro; 12912 E36 105,- Euro; 13175 CIWL 3 x 13176 CIWL 2 x 13177 CIWL 1 x blau m. Licht. zus. 240,- Euro; 13165 1.-/2.-Kl. AB 3Ü Bay. 13166, 3. Kl. C Ü Bay. 1 x je 20,- Euro; 12036 BR 14 150,- Euro; Ibertr. V80 110,- Euro; Arn. 2278 BR 96 180,- Euro. Dieter Knebel, Tel. (030) 5336096

ANKAUF
Loks + Wagen N & Z

Suche Arnold-Lufthansa- Airportexpress + mehrere Roco-Omm-P50 mit Reifenladung + welche mit Holzladung. Rudolf Knieriem, Körnerstr. 13, 63165 Mühlheim/Main, Tel. (06108) 76442

Kaufe N + Z in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. A. Droß, Mobil (0171) 7922061, Tel. (06106) 9700 Fax (06106) 16104 **G**

Spur N: Gepflegte Sammlung od. Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Hans-Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg, Tel. (09288) 925755, Fax (09288) 9259040 oder E-Mail: wkuli@t-online.de

Suche Modelleisenbahn Spur N. Loks, Wagen, Gleise, Zubehör. Tel. (0681) 700226. Auch größere Anlage oder Bierwag. **G**

Große Modellbahnsammlung der Spur N oder Z der Firmen Märklin, Trix, Arnold, Fleischmann gesucht, gerne umfangreich, bespielt oder unbespielt, aber gepflegt sollte sie sein, Verpackung wäre schön, bevorzugt interessiere ich mich für Triebzüge der BR 04/06/08 und Dampfloks der Epoche II und III. Tel. (0231) 93493884



VERKAUF
Loks + Wagen allgemein

Verk. Märklin I: Div. Güterwagen Ep. I + II, z.T. auch III. Märklin-Maxi: Div. Western-Dampfloks. Alle Modelle neuwertig im OKT, ungefahren + nicht bespielt. Liste anfordern. Ggf. weitere Modelle a. Anfrage verfügbar. Wagen tlw. mit Bremsgestänge. Trenne mich nur ungern von meinen Schätzen, erwarte faire Gebote. Tel. (04128) 9420 00 abends

Verkaufe LGB-Diesellok 22620, 6503 wegen Doppelkauf, unbespielt, OVP, 210,- Euro inkl. Versand. Thomas Schramm, Schrebergartenweg 7, 083 21 Zschorlau, Tel. (03771) 479181

Märklin Spur I, E 44 500,- Euro; BR 78 450,- Euro, beide Loks digital u. Sound, neuwertig (Vitrine) ohne Karton. Tel. (089) 6136257

ANKAUF
Loks + Wagen allgemein

Uralt-Eisenbahn und Bodenläuferzug gesucht, auch Echtdampfmaschinen sowie Blechspielzeug oder große Dampfer und Ozeanriesen, von Nostalgiefan. Tel. (0221) 27115221

Suche in H0e von Liliput: Gepäckwagen D 83 der StLB sowie 4-achsigen Personenwagen Murtalbahn in Rot. Tel. (0351) 6495573

Suche Eisenbahnen der Fa. Märklin aller Spurweiten, auch Zubehör, Einzelstücke oder Sammlungen. Freue mich über jedes Angebot. Diskrete + schnelle und seriöse Abwicklung wird zugesichert. Tel. (09075) 8391 und Fax **G**

Suche Ihre Modellbahnsammlung der Baugröße H0, H0e, H0m, I, und größer der Firmen Brawa, Märklin, Trix, auch Express, Gützold, Fleischmann, Roco, Rivarossi, Bemo, HAG. Gerne digital oder vorbereitet. Bin an Loks, Waggons und Zubehör interessiert. Dampfloks der Baureihe 96, 03, 05, 06, 77, 42, 44, 50 bevorzugt, zahle Sammlerpreise. Wäre schön, wenn die Artikel in einem guten bis sehr guten Zustand sind, nach Möglichkeit mit Originalkarton. Ich hole die Ware selbst ab, bezahle in bar und bedanke mich für Ihr Vertrauen. Bernd Zielke, Tel. (02171) 366763, E-Mail: Schnuffibaer01@web.de, Fax (01212) 533571659



Ankauf von Modellbahnen Spur Z - H0, auch Neuware und größere Sammlungen erwünscht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: (02841) 80352

VERKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Verk. Modellautosammlung H0: 70 x Espewe, Herr, Haufe ..., 1 Kiste Espeweschrott, 75 x Opel aller Herst. 75 Modelle DRG-Zeit versch. Herst. Tel. (0340) 2212182 o. (0178) 7359066

Verk. 1 gr. Kiste Gebäudeschrott und viele Einzelteile, Fenster, Dächer, Mauerwerksplatten, Zäune, Tore, Kisten ... Tel. (0340) 2212182 o. (0178) 7359066





Kleinanzeigen, die nach Anzeigenschluss eingehen, werden im nächsten Heft veröffentlicht.

Digital-Zubehör von Märklin in OK und Anleitung. Modellbau „H0" von Faller, Vollmer, Pola. Liste auf Anfrage. Patrick Engels, Finkenweg 2, 88138 Weissensberg, Tel. (08389) 984526 Handy (0151)14059629

H0-Zubehör, diverse Hersteller, vorwiegend neu und ov. Auch Raritäten: Gebäude + Brücken (Bausätze und Fertigmodelle), Landschaftsbau + Ausgestaltung, Oberleitungsmaterial, Schalttechnik und Gleisbau. Alles preisgünstig, je nach Abnahme Rabatt möglich, zuzüglich Porto. Ausführliche Liste: H.-E. Stein, Tel. (0881) 9278656

ANKAUF
Zubehör + Gebäude N & Z

Suche Zubehör für Arnold-Drehscheibe Spur N. Oliver Morling, 72639 Neuffen, Tel. (0172) 7373902 ab 10 Uhr

Suche Modelleisenbahn Spur N. Loks, Wagen, Gleise, Zubehör. Tel. (0681) 700226. Auch größere Anlage oder Bierwag. **G**

VERKAUF
Bücher + Zeitschriften

Roco-Kataloge neuw. 84/85; 95/96; 96/97; 97/98 Euro 20,-; MEB-Modellbahnschule Nr. 1 - 8 Euro 15,-; Märklin-Kataloge ab 1968. Liste anfordern unter Tel. (089) 6114857

Verkaufe Miba 1990 - 2003, nur komplette Jahrgänge. HH Henning. Tel. (0170) 2691120

Verkaufe Buch über 4 Kleinbahnen im Harzvorland; Geschichte, Betriebsmaschinendienst, Bahnstationen, Gleispläne, usw.; ideale Vorbilder für Modellanlagen; für 26,- Euro + Versand. Buchvertrieb Wolfgang Wedekind, Damaschke-Prom. 6, 39418 Staßfurt Tel. (03925) 382903 und Fax **G**

MEB 1998 - 01, 03 - 04 kompl. 2002: 11 Hefte, Heft 13 Nr. 1 - 5 kompl., Modellbahnschule 1 (1999) Preis 75,- Euro + Porto. Dietrich Schultze, Grimaustr. 65, 12439 Berlin, Tel. (030) 6315923

Verkaufe Eisenbahn-Magazine komplett 1987 bis 1991, alle zus. für 100,- Euro. Einzelne Jahrgänge für je 25,- Euro, sowie einige Einzelhefte von 1983 bis 1997 für je 2,- Euro. Tel. (05208) 8590

www.bahnenwelt.de Shop für Modellbahn- und Eisenbahnliteratur, DVD, CD, Software und Add-On für den MS-Train-Simulator **G**

Verkaufe diverse Eisenbahnbücher, -hefte und Märklinkataloge zu günstigen Preisen. Die Hefte sind von folgenden Herausgebern: Eisenbahn-Journal, Miba, Märklin-Magazin, Modelleisenbahner, Züge, Eisenbahn-Magazin, Hessenschiene, Eisenbahnkurier, Lok-Magazin, Der Schienenbus, Gartenbahnprofi, Mittelpuffer, Modellbahnwelt Österreich, Eisenbahn Österreich und Schweizer Eisenbahn-Revue. Gegen frankierten Rückumschlag oder per E-Mail sende ich gerne eine genaue Liste zu. Jürgen Reichardt, Liebigstr. 23, 65439 Flörsheim JuheiReichardt@aol.com

neu: www.bahn-buch-und-video.de **G**

1 Kiste Eisenbahnliteratur ca. 20 Bücher, Kalender, Erfurter Blätter, Bilderserien, Kataloge, alles DDR. Modelleisenbahner v. 1976 - 1989, 1,- Euro/Heft. Tel. (0340) 2212182

Kennen Sie schon unser umfangreiches Literaturangebot? Liste kostenlos. SHMV-Versand, Abt. LI, Emilienstr. 60, 45128 Essen, Fax (0201) 7266 655 **G**

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0. www.koll-verlag.de Tel. (06172) 302 456 **G**

ANKAUF
Bücher + Zeitschriften

MEB-Verlag sucht für die redaktionelle Arbeit: Zugbildungspläne / Reihungspläne ZpAR, ZpBR, ZpCR der DB AG, DB, DR, DRG. MEB-Verlag, Redaktion, Tel. (07524) 970524, E-Mail: frickel@modelleisenbahner.de **G**

VERKAUF
Fotos + Dias

Original Gerhard-Illner- S/w-Fotos Leipzig 1970, 138 St. 107 x Dampf u. 12 St. Techn. Sammelk. Dresden. Preis: VS Tel. (0234) 497105 Hauswald

Orig. Bellingrodt Dampflok-Typen-Fotos 130 St. BR 12, 13, 51, 53, 87, 97 u.a. u. gleiche Qualität 74 St. BR 38, 39, 50, 55, 56, 78, 94, u.a. Preis: VS Tel. (0234) 497105 Hauswald

Winterdampf am Jingpeng-Paß bei bestem Wetter auf DVD, 98 min., 14,- Euro. Tel. (0173) 1582648 E-Mail: holger.der.liebe@t-online.de

ANKAUF

Fotos + Dias

Suche Fotos (auch leihweise) von 18314 (ehem. FVA-Halle/S.) vor Umbau 1958 m. franz. Tender. Hans-Jürgen Straube, Permoserstr 24, 04318 Leipzig

Suche qualitativ gute Eisenbahnfotos (Originale) von deutschen Eisenbahnen (auch ehem. deutsche Gebiete). Gefragt sind alle Bahnmotive (Bahnhöfe, Züge, Lokomotiven etc.). Kaufe auch Sammlungen oder Nachlässe.
Chiffre M-9/38921

URLAUB

Brockenbahn-Angebot im Harz: 5 x Ü/F, So. - Fr., außer Feiertage, 1 x Fahrt mit Dampfzug z. Brocken, 1 x Transfer zur Selketalbahn: p.P. 159,- Euro. Tel. (039455) 218 www.ferienwohnungen-schierke.de **G**

Domizil für Eisenbahn-Fans: Vermiete in Elend/Harz Ferienwohnung 2 - 3 Pers, 4 - 6 Pers, 5 - 7 Pers.; Zimmer mit WC u. Dusche, TV - Radio, Frühstück. Pension Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend, Braunlager Str. 10, Tel. (039455) 244, Fax (039455) 81480, www.touronline.de - de Harz Hotel Füllgrabe **G**

Bahnfreude im 3-Ländereck D/CZ/PL mit 4 Bahngesellsch. / Schmalspurb. Gemütl. FeWo für 2 Pers., Aufbettung mögl., 4 Räume, DU/WC, PKW-Stellpl., April - Okt. pro Tag 26,- Euro, 02779 Großschönau/Sa. Oberlausitz, Tel. (0162) 6517933 ab 18 Uhr **G**

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab 17,50 Euro; Speisen von 3,60 bis 6,00 Euro. Preßnitztalbahn Steinbach-Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel. (037364) 8273, www.hirtstein.de/erbgericht **G**

Erzgeb.-Dresden: Kleinbahnstr. Freital - Kipsdorf, z. T. nach dem Hochwasser wieder aufgebaut, Fewo, Fe.-Haus ruh., ländl. Ortsrandlage m. v. Kleintieren. Bitte HP anf. Tel. (03504) 613921 www.landurlaub-osterzgebirge.de **G**

Fichtelgebirge Fewo. 2 - 4 Pers. ab 29,- EUR. Ruhige Lage, 10 km zum Dampflokmuseum Neuenmarkt. Ferienhof Feulner, Obertennersreuth 24, 95236 Stammbach, Tel. (09256) 349 **G**

Eisenbahner aufgepasst! Ca. 20 km bis Basel..., im Schwarzwald-Dreiländereck, 2-Bett-Zimmer m. Bad/WC, inkl. Frühstück EUR 18,- pP/Tag. Rainer Kieseling, Rebweg 6, 79585 Steinen-Huesingen, Tel. (07627) 9729931 + Fax 9729930 **G**

Freudenstadt/Schwarzwald: Idyllischer ehem. Bhf. Ferienhaus, Tel. (07443) 8877 **G**

DIES + DAS

Suche: Origin. NALS DR BR 50.0 Öl, BR 50 2652, 2753, 2893, 2969, 3014, 3108, 3109, 3111, 3126, 3138, 2660, 2995, BR 52 2693, 5004, 6217, 6373, 6928, 6404, 2887, 5546, 6902, 8054. Tel. (036622) 71666

Suche Fakten zu Lok BR 94 1408 und 94 1801 bis 94 1811, Hersteller, Baujahr, Fabr.-Nr. und alte Pr. Bez. Tel. (03693) 891142

Münzen von Bulgarien, Rumänien, Russland, Weißrussland, Litauen, Estland, Lettland gesucht. Biete Fotos von Privatbahnen aus der DDR. Tel. (034383) 41183

Diverse Feldbahnfahrzeuge Spurweite 600 mm zu verkaufen. Tel. (036965) 64266

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahnfreunde treffen sich in Stuttgart und München beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de

Achtung! Bemale Ihre Figuren in Einfach- oder Feinbemalung zu fairen Preisen. Bei Bedarf auch Montage von Figuren möglich. Tel. (035841) 35597 **G**

Hallo Modelleisenbahner! Hobby- und Modellbauer Udo baut für Sie: Kunststoffbausätze in allen Größen von Z, N, H0 und G. Preis pro Bausatz ab ca. 7,50 Euro, je nach Größe der Bausätze bis ca. 45,- Euro plus Versand- und Verpackungskosten. Für einen kleinen Aufpreis werden auch die Bausätze von mir gealtert. Haben Sie auch einen speziellen Wunsch, z.B. eine schöne Brücke aus Holz? Ich baue Ihnen alles, von einer Traumvilla bis hin zu Viadukten oder Brücken und das in jedem Maßstab, preiswert und fachgerecht. Weitere Auskünfte werden telefonisch oder schriftlich von mir beantwortet. Info: Udo Piroth, Ringstr. 43 - 45, 56191 Weitersburg, Tel. (02622) 887177 **G**

Eisenbahn-Motivbriefmarken, ca. 500 Stck. in 2 Alben und ca. 200 Umschläge mit Eisenbahn-Sonderstempeln abzugeben. Gegen Gebot oder Absprache. Jürgen Kalisch, Clevornstr. 9, 48153 Münster, Tel. (0251) 795175 (AB)

Großes Dampflokfest im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein mit Rahmenprogramm, am 17. und 18. Sept. 2005. Öffnungszeiten und Eintrittspreise: Das Museum ist an den beiden Tagen jew. von 10 - 18 Uhr geöffnet. Eintritt: Erwachsene 7,- Euro; Kinder von 4 - 14 Jahre 3,50 Euro. Familien (2 Erw. mit bis zu 3 Kindern) 17,- Euro. Infos: Tel. (06151) 377600 oder www.museumsbahn.de G

Biete Postk. versch. Verlage, alle Traktionen, Preise 50 Stck., 10,- Euro. 100 Stck. 17,50 Euro. 200 Stck., 32,50 Euro. 500 Stck. 60,- Euro. Porto lt. Auslage. J. Schmahl, Postf. 101441, 52014 Aachen. Tel. (02408) 2328

Termine Tel: 02553 - 98773
Breidenbach Veranstaltungs GmbH, 48607 Ochtrup
Märkte für Modelleisenbahner!
21. Aug. Bünde - Stadthalle
28. Aug. Haltern - Seestadthalle
04. Sept. Oldenburg - Weser-Ems-Halle
11. Sept. Castrop-Rauxel - Europahalle
18. Sept. Ochtrup - Stadthalle
25. Sept. Kassel - Messehalle 10-16 Uhr
Veranstaltungszeiten: 11 - 16 Uhr
Weitere Termine: www.euro-modell.de

Große AKTT-Publikumsmesse
(mit TILLIG-Club-Treffen und Tag der offenen Tür bei der Firma TILLIG)
Sebnitz, 10./11.09. 2005
TT-Modellbahnausstellung und viele weitere Aktivitäten rund um die TT-Spur
Samstag 9.00 bis 18.00 Uhr,
Sonntag 9.00 bis 17.00 Uhr
AKTT e. V.
Info: Tel. 0 34 62/21 04 82
www.aktt.de

Modelleisenbahn- Auto-Tauschbörse 2004
Kassel: So. 18.09.05, Uni Mensa, Nähe Holländischer Platz
Erfurt: Sam. 08.10.05, in der Thüringhalle
Gießen: So. 09.10.05, Kongresshalle, Berliner Platz
Fulda: So. 06.11.05, Propsteihaus, Propsteistr.
Eisenach: Sam. 26.11.05, Bürgerhaus, Ernst-Thälmann-Str.
von 10.00 - 16.00 Uhr
Infos:
Tel. + Fax: 0 56 56/92 36 66

Suche Praktikanten/Parktikantin für Laden mit PC-Software, PC-Hardware, Service vor Ort, digitale Modelleisenbahn, etc. Bei Eignung ist die permanente Anstellung geplant. Melde Dich bei mir! Soft & Hard, Hans Ronstadt, Bahnhofstr. 24, 42551 Velbert, Tel. (02051) 419351, Fax (02051) 419352, E-Mail: versand@hans-ronstadt.de G

Suche Feldbahnlok Ns1 und Feldbahnmaterial Spurweite 500 mm. Matthias Brauer, Tel. (0151) 15123600

Verk. Bahnsteiguhr in gutem Zustand, Wand- o. Deckenmontage, 150,- Euro VHB; orig. Bahnhofsschild „Windelsbeiche", leicht besch., VHB. Tel. (0179) 5417573

Verk. neuw. K.P.E.V.-Zugf.-Uniform, m. Jacke u. Hose (beides Gr. XL), Mütze (Gr. 59) u. rotes Bandeli Verk. auch Siemens-Lichtsperrsign. Angebote an: Tel. (030) 4239201

Welcher Eisenbahnfreund hat noch Zugl.-Schilder gr. u. kl., innen u. außen, DB - DR, Sondersch. oder Ausländ. abzugeben mit Preisangeb. Dieter Lauer, Obere Hauptstr. 71, 67363 Lustadt

ADLER SPIELZEUGMÄRKTE über 20 Jahre bekannt, beliebt, gut
28.08. DÜREN, 11 - 16 h Haus der Stadt, Stefan-Schwer-Str. 4
04.09. KÖLN, 11 - 16 h Gürzenich, Martinstr.
11.09. WESEL, 11 - 16 h Niederrheinhalle, An de Tent
18.09. NEUSS, 11 - 16 h Stadthalle, Selikumer Str.
Internet: www.adler-maerkte.de
Tel. 02103-51133 Fax: 02103-52929
M. & RP. CREMER Veranstaltungs GmbH
Bismarckstraße 16 40721 Hilden

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE
OBERHAUSEN
Sonntag, 21. August, 11 - 16 Uhr
Revierpark Vonderort
DUISBURG-HOMBERG
Sonntag, 28. August, 11 - 16 Uhr
Glückaufhalle
RHEDA-WIEDENBRÜCK
Sonntag, 4. September, 11 - 16 Uhr
Halle Reethus Mittelhegge, Flora Westfalica
DINSLAKEN
Sonntag, 11. September, 11 - 16 Uhr
Festhalle Orkide
HERNE-CRANGE
Sonntag, 18. September, 11 - 16 Uhr
Multi-Event-Halle Dorstener Str.
DUISBURG-HUCKINGEN
Sonntag, 4. September, 11 - 16 Uhr
Bürgerhaus Steinhof Düsseldorfer Landstr.
Jomo's Team 0231/4960981, Fax: 4 96 09 80

Bayern: Laden 130 qm, OG-Wohnung 220 qm, EG Hobbyraum 220 qm, Lager 300 qm, Terasse, Garten, Brunnen, Holzspäneturm für Firma und/oder privat. VB 230.000,- Euro. Tel. (09531) 943853 o. (0170) 5120241

Börsen + Auktionen

Regenstaufer Modellbahnausstellung mit Modellbahnbörse am 22.10. und 23.10.05 von 10 - 17 Uhr, Jahnhalle Info: Eisenbahnfreunde Regenstauf, Regensburger Str. 31, 93128 Regenstauf, Tel. (0941) 46105405. G

25. Modelleisenbahn- u. -autobörse, am 25.09.05 in 66386 St. Ingbert-Rohrbach, von 10 - 16 Uhr in der TG-Halle. Info: Tel. (06894) 383569, ab 17 Uhr. Veranstalter: MEC St. Ingbert e.V. G

02.10.2005 Modellauto- und -eisenbahnbörse in 36093 Künzell / Fulda im Gemeindezentrum. Beginn 10 Uhr - 16 Uhr. Info bei HA und HM Veranstaltungen. Tel. (0661) 3804611 Fax (0661) 34212 G

Am 25. September, 9 - 15 Uhr, findet der 13. Modellbahntauschmarkt für alle Spurweiten, auch Gartenbahn und Großbahnen, im Koberbachcentrum in Langenhessen bei Werdau/Sa. statt. Tischbestellung und Info unter: Tel. (0172) 3744897 und (0177) 6901364 G

Blumengroßmarkt
Berliner Spielzeugbörse
Friedrichstr. 18, U-Bahn-Koch-Str., Zentrale Lage, 500 Parkplätze
So. 04.09.05, 10–15 Uhr
Eintritt 4,– Euro Kinder 2,– Euro
Spielzeug von 1900 bis heute
Info: R. Hebeling
Telefon (030) 7 84 23 46, 16–18 Uhr

Mit Dampf durch den herbstlichen Harz!
5 ÜN im Appartement mit Wäsche, TV, Tel. und Radio, großes Frühstücksbuffet
5 Abendessen á la carte im Restaurant unseres Bahnhofes
2 Fahrten mit dem Dampfzug zum Brocken u. ins Selketal
1 x Sauna und Massage
pro Pers. 199,- €
Kinder 4 - 7 Jahre 75,- €,
Kinder 8 - 12 Jahre 95,- €
Ferienpark „hassel-häuser***"
Hasselfelde - Harz
Tel. 039459/78020, Fax 78010
www.hassel-hauser-harz.de

Original Bernauer Modellbahnmarkt am 18. September 05 von 9 - 13 Uhr in der Stadthalle am Steintor in 16321 Bernau, Berliner Str. Nächster Termin: 20. November. Tel. (030) 9446355 G

12. Neuwürschnitzer Modellbahn-, -auto- u. -biertruckbörse am 09.10.05 von 10 - 15 Uhr im SKZ 09376 Neuwü., Schulstraße. Tel. (037296) 87564 G

16.10.05 Görlitz Modelleisenbahn-, Modellauto-Börse von 9 - 14 Uhr, Landskron-Brauerei Görlitz, Info Tisch unter: Tel. (03581) 661748 G

Sommer's Modellspielzeugmärkte: 18. Sept. 2005: 30543 Hannover, Blumengroßmarkt am Tönniesberg, 11 - 16 Uhr. Infos & Reservierungen: Tel. (05201) 849718 oder Fax (05201) 849720 G

www.modellbahnboerse-berlin.de jeweils von 10 - 14 Uhr: 04109 - Leipzig Hauptbahnhof, Samstag, 03.09.2005; 01069 - Dresden Robotron, Zinzendorfstr. 05, am Sonntag, 04.09.2005; 12679 - Berlin Freizeitforum Marzahn, Marzahner Promenade 55, am 25.09.2005. Vorankündigung: „Sa(x)-onia 2005" Chemnitz, Stadthalle 16.12. - 18.12.2005. Info: Herzog / (030) 56400536 / Postfach 520555 / 12595 Berlin G

19. Regensburger Modellbahnbörse, Sonntag, 18.9.2005 von 10 bis 15 Uhr, untere Sporthalle des ESV 1927 Dechbettener Brücke 2, 93051 Regensburg. Veranstalter: Regensburger Eisenbahnfreunde RSWE e.V., www.rswe.de G

10. / 11. Sept. Modellbörse / Lokschau von 9 bis 17 Uhr in 08371 Glauchau, Bahnhof. Info: Tel. (03763) 710902 ab 20 Uhr G

Geraer Modellauto- und Modellbahnbörse am 08. Okt.
in der Showbühne des Möbelhauses Rieger von 10.00 - 14.00 Uhr in Gera, Siemensstr. 33, A4 Ausfahrt Gera
Infos: Tel. 0172/5846141
www.modellshop-online.de

TT-Publikumsmesse
(mit ROKAL-Schwerpunkt des ROKAL-TT-Bahn Freundeskreises und des AKTT)
Nettetal/Lobberich, 15./16.10. 2005
(i. d. Sparkasse Lobberich/Dörkesplatz)
TT-Modellbahnausstellung und Tauschmarkt
Samstag 10.00 bis 18.00 Uhr,
Sonntag 10.00 bis 17.00 Uhr
AKTT e. V.
Info: Tel. 0 51 25/13 87
www.aktt.de

3. Sept.: Modellbahnauktion und Spielzeugmarkt
im HEIDE VOLM, 82152 PLANEGG bei München, Bahnhofstr. 51 direkt an der S-Bahn Station (S 6). Eisenbahnen, Puppen, Blechspielzeug usw. Katalog 15,- €, Ausland 20,- €
Münchner Spielzeugauktion
Veranstalter: Georg Brockmann, Schloßmühlstr. 31, 86415 Mering, Tel. 0 82 33/40 91, Fax 0 82 33/3 03 31

4. Hamburg-Rahlstedter Modelleisenbahn-Börse 03.10.05
Anmeldung für Aussteller: Torsten Bendfeldt, Tel. 01 75/ 5 91 45 43, Fax: 0 40/ 6 77 64 11
Veranstaltungsort: Schweriner Str. 8 - 12, 22143 Hamburg • 600 Parkplätze kostenfrei!
Börse: 10.00 - 16.00 Uhr • *Preis:* lfd. Meter 10,- €, ohne Tische
Eintritt: Erwachsene 2,- €, Kinder 1,- € • *Aufbau:* 7.00 - 10.00 Uhr

Graeber - Auktionen und Märkte
Modelleisenbahnen: Spur TT, 00, H0, 0, I, Automodelle
213. Auktion: 10.09.05
Spielzeugmärkte in Kaunitz:
• 04.09.05
• 16.10.05
Literatur, Baukästen, Dampfmaschinen, Blechspielzeug
Auktionshaus Graeber, Langerfelder Str. 129, 42389 Wuppertal,
Telefon: 0202/2741301-02, Fax: 0202/2741303, 24-Std.-Service: 0172/2670859

Wegfahr-Sperre

Mit Tesa-Power-Strips halten Autos auf N-Wagen.



Mit Power-Strips fixiert, bleiben die Autos auch bei ruppiger Fahrt an Bord.

■ Besitzer des Minitrix-Sets Autotransport haben das Problem, dass die schönen Kraftfahrzeuge während der Fahrt wegen fehlender Fixierung Fluchtversuche unternehmen. Eine einfache Lösung wäre, die kleinen Mercedes-A-Klassen mit Kleber dingfest zu machen. Nur glänzen dann die Klebestellen im Licht und abladen kann man die Autos auch nicht mehr, es sei denn es käme Gummi-Kleber (z.B. Fixogum) zum Einsatz. Die Lösung bieten Tesas Power-Strips, wie sie beispielsweise zum Aufhängen von Fotos zum Einsatz kommen. Man braucht nur eine Schere und eine Pinzette. Zunächst schneidet man Power-Strips in kleine Stücke von etwa 5 x 6 mm, zieht auf einer Seite die Schutzfolie ab und klebt den Power-Strip zwischen die Räder der Neuwagen. Nun wird die Folie auf der anderen Seite entfernt und mit der Pinzette eine kleine Rolle unter dem Auto geformt. So geben die Stückchen beim Aufsetzen der Autos unter Druck ein wenig nach und passen sich prima dem Transportwagen an. *Klaus Daase*



Fotos (2): K. Daase

Mit der Pinzette formt man unter dem Fahrzeugboden eine Rolle.

Halt aus Holz

Beim Halten kleiner Teile zum Lackieren helfen Wäscheklammern.



Die Federdraht-Klammern baut man einfach umgedreht wieder ein.

■ Beim Lackieren von kleinen Teilen stellt man sich oft die Frage, wie man sie festhalten soll. Und wenn dann die Farbe dran ist, weiß man nie so recht, wohin mit dem Teil. Abhilfe schafft ein einfaches Werkzeug, das sich aus Holzwäscheklammern herstellen lässt. Man baut die Klammern auseinander und setzt sie sozusagen verkehrt herum wieder zusammen. So erhält man für weniger als einen Euro eine stattliche Anzahl von Klemmen mit parallelen Backen. Die so modifizierten Wäscheklammern lassen sich auch bei Klebearbeiten zum Fixieren und Pressen von Teilen vielseitig einsetzen. Nur auf der Wäscheleine halten sie nach dem Umbau nicht mehr so gut. *Thomas-Steffen Langner*



Fotos (2): T.-S. Langner

Beispielsweise beim Lackieren von Radsätzen behält man saubere Finger.

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau?
Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für eventuelle Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag. Die Adresse:
MEB-Verlag GmbH, MODELLEISENBAHNER, Stichwort: Basteltipps, Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee

Von der Rolle

Als Teerpappe-Imitation dient Maler-Krepp.

■ Viele Gebäude sind noch heute mit Teerpappe gedeckt. Für die Baugrößen ab H0 eignet sich Malerkrepp-Band. Außerdem benötigt man ein scharfes Messer und ein zum Schneiden hilfreiches Holzklötzchen. Man legt die Rolle flach auf den Tisch, das Klötzchen direkt davor. Die Klinge des Messers liegt auf dem Klötzchen und schneidet wenn man die Krepprolle dreht, gleichmäßige Bahnen. Diese werden dann in passende Stücke abgelängt und auf das Dach geklebt. Zuletzt versieht man das Dach mit einem schwarzen oder grauen Anstrich. *Christian Reiter*

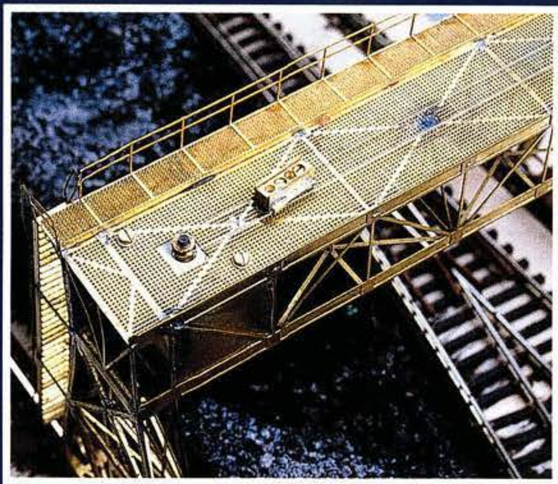


Das auf dem Klötzchen gehaltene Messer sorgt für gleichmäßig breite Bahnen.

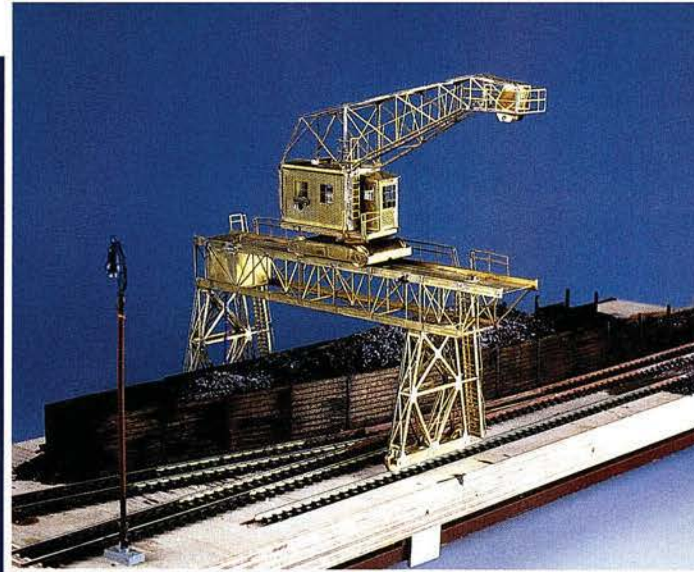


Fotos (2): C. Reiter

Teerpappe findet sich beispielsweise auf Datschen.



0,27 Millimeter dick ist das Edelstahlseil, mit dem der Getriebemotor das Kranhaus in Bewegung versetzt.



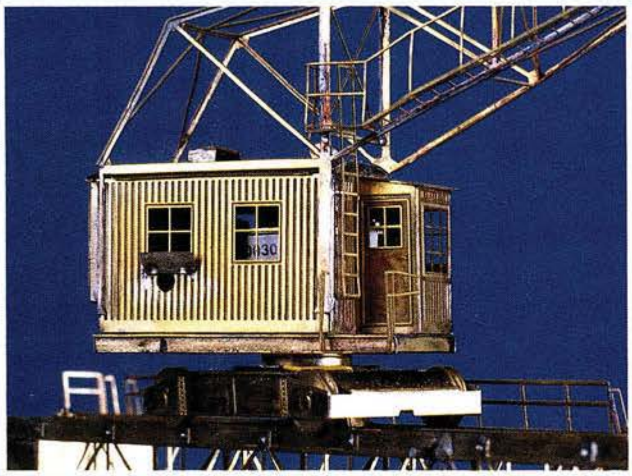
Die noch unlackierte Messingkonstruktion hat ihre ganz eigene Ästhetik. Die Bretterimitation von Modular steht dem Bansen gut zu Gesicht.

Teil 1

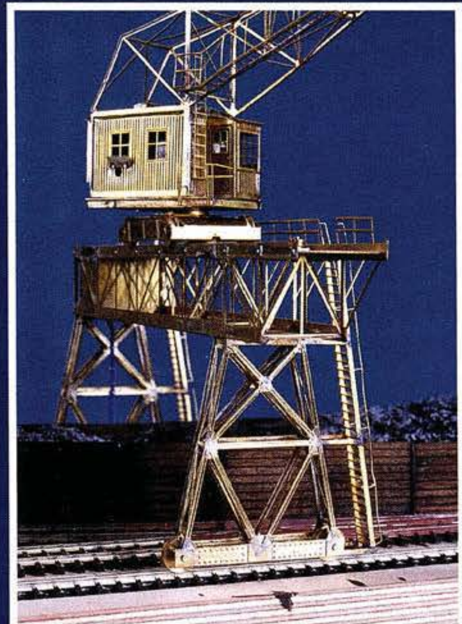
Der bewegte Kran

Der filigrane Modell-Portalkran ist so schon ein Glanzlicht. Beweist er noch seine Funktionalität, fährt er im Mittelpunkt des Interesses.





Unter dem linken Fenster ist die Aussparung zu erkennen, durch die man per Schraubendreher die Kranschaufelseilzüge bewegt.



Wichtige Voraussetzung nicht nur fürs Aussehen: Die Kranstützen auf Laufrädern sind ohne exaktes Ausrichten Gift für eine sichere Fortbewegung.

Einen Messing-Bausatz aus Jatt-Zeiten macht Dirk Diekow mobil. Am Beispiel des TT-Modells wird gezeigt, wie man die Bekohlung in Bewegung bringt.

Funktionsmodelle erhöhen den Spielspaß auf und mit der Modellbahn ungemein. Mit den Getriebemotoren im Kleinstformat, zum Beispiel von Conrad Electronic, kann nach einigen Vorbereitungen ein nicht alltägliches Vorhaben verwirklicht werden: Der bewegte Portalkran macht die Bekohlung zum Ereignis.

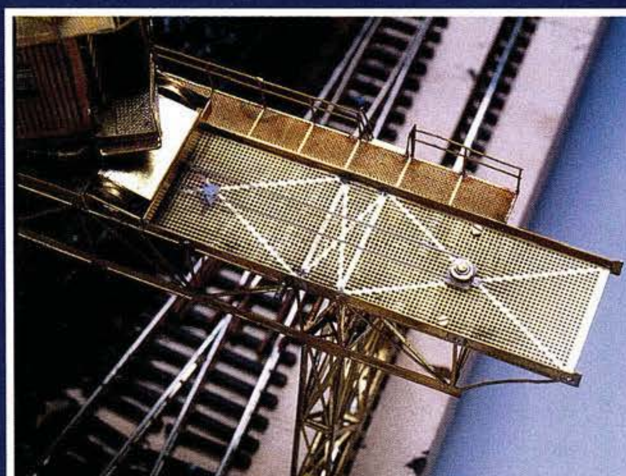
Ist der Lötkolben bereit und liegen alle Teile übersichtlich beieinander, kann die Montage beginnen. Die ist gar nicht so schwierig, ist doch eigentlich nur darauf zu achten, dass der Bausatz exakt, vor allem bei der Einhaltung rechter Winkel, montiert wird. Das gilt natürlich ganz besonders, wenn das Modell motorisiert werden soll.

Passende Hilfsmittel sind zwei entsprechend aufeinandergeleimte Hartholzklötze oder unterschiedlich große Aluwinkel. Letztere sorgen auch für die Ableitung der beim Löten entstehenden Hitze.

Begonnen wird mit den beiden Stützkonstruktionen, die dem Kran zu seiner Mobilität verhelfen und von den Führungsschienen abhängig sind. Es ist dabei sehr genau zu arbeiten, da die Parallelität der Führungsschienen unabdingbar ist, denn ein Versatz der Laufradsätze würde sich höchst nachteilig auf die Beweglichkeit der ganzen Konstruktion auswirken. Die zum Abschluss dieses ersten Arbeitsschrittes zu montierenden Laufradsätze müssen sich in jedem Fall in Höhe und Seitenlage absolut entsprechen, da sonst Kippeleffekte auftreten, vergleichbar mit einem Stuhl, bei dem eins von vier Beinen in der Länge aus der Reihe tanzt.

Wer sich nun die Montage der Laufradsätze noch nicht zutraut, kann dies auch noch nach Fertigstellung der Gesamtkonstruktion erledigen, sobald die Schienen verlegt sind. Sind die Teile sauber verputzt und gereinigt, legt man sie deshalb erst einmal beiseite.

Der zweite Arbeitsschritt führt zur Kranbrücke. Die vorgesehenen Lötstellen sind mit wenig Lötzinn nur leicht zu verbinden, wobei etwa jede zweite auszulassen ist. Eine Glasplatte oder eine andere ebene Unterlage dient zum Ausrichten. Sind die Lötarbeiten an den →



Der Blick aus der Vogelperspektive auf die Kranbrücke lässt den Seiltrick erkennen, der dem Kranhaus zur Mobilität verhilft.



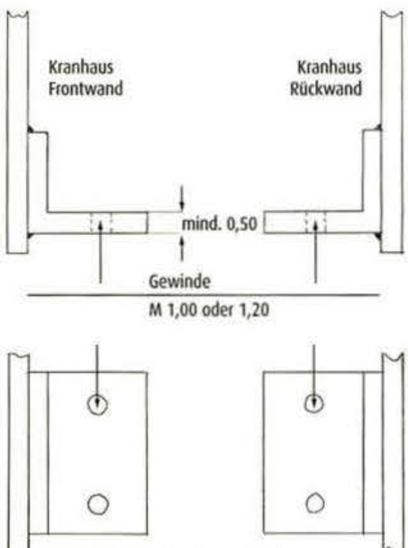
Der Ausleger: Beim Löten der filigranen Gitterkonstruktion ist genaues und nicht allzu hitziges Arbeiten unerlässlich.



Nicht nur der Portalkran bewegt sich. Auch das Kranhaus auf der Brücke ist dank Getriebemotor, Trommel und Seilzug mobil.



Aus jedem Blickwinkel ein reizvolles Motiv: Der Anstrich mit DB-703 und die dezente Alterung wirken authentisch.



Die Verschraubung erfolgt von unten durch den Kranhausboden

Außenkanten abgeschlossen, werden die Diagonalverbindungen, die innere Stützkonstruktion, verlötet. Danach ist ein Verziehen des Bauwerks nicht mehr zu befürchten.

Der Kranwagen ist recht schnell fertigzustellen. Auf einwandfreien Lauf muss man aber unbedingt achten. Sonst kann es zum Entgleisen des Kranwagens samt Aufbau kommen. Was das für den Betriebsdienst bedeuten würde, kann sich sicher nicht nur der Modell-Lokeinsatzleiter vorstellen.

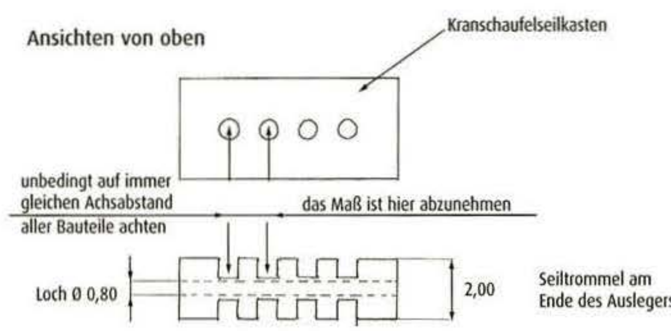
Beim Zusammenbau des Kranhauses verlötet man sinnvollerweise nur die Stoßstellen. So kann die Diagonale leichter nachjustiert werden, damit hernach der Ausleger passgenau mit dem Kranhaus verbunden werden kann. Ist das Kranhaus so weit fertiggestellt, geht es an die etwas heikle Montage des Auslegers.

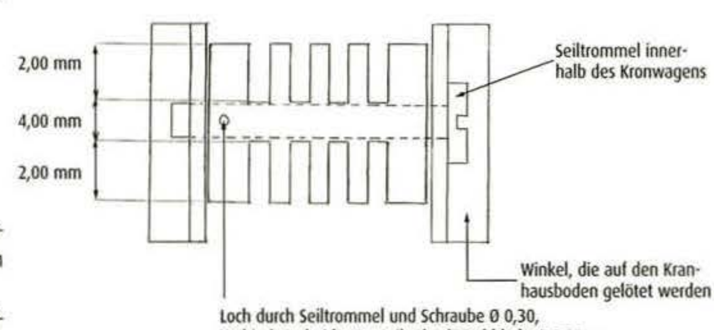
Die geringe Materialstärke der Auslegerteile bedingt besonderes Fingerspitzengefühl auch beim Löten. Andernfalls drohen Deformationen, unter denen die technische Funktion arg leiden würde.

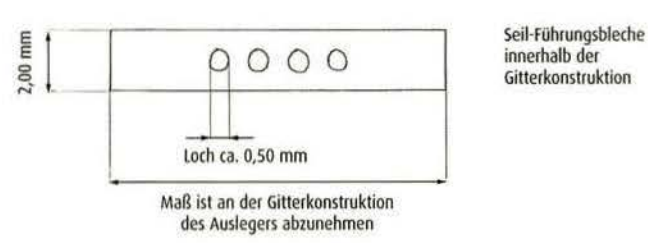
Am besten geht man wie bei den Stützelementen vor und heftet die Teile des Auslegers nur. Erst wenn dieser, ohne zu klemmen, auf das vormontierte Kranhaus passt und sich auch das Wellblechdach problemlos einfädeln lässt (dieser Hinweis fehlt leider in der Montageanleitung), sollte man beide Bauteile endgültig fixieren und miteinander verbinden.

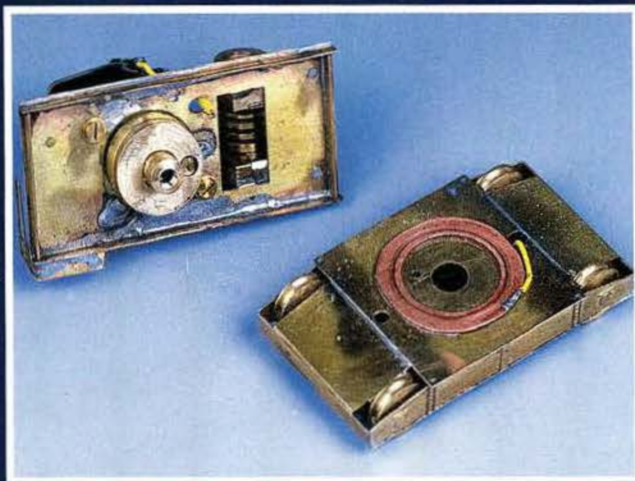
Soll die Kranschaufel ungeöffnet dargestellt werden, ist sie gemäß der Bauanleitung zu montieren. Ein Glanzlicht setzt sie jedoch in beweglichem Zustand, ist doch dann die Simulierung verschiedener Betriebssituationen möglich.

Zu diesem Zweck ist die imitierte Stoßkante der beiden Schaufelhälften durch mehrmaliges Hin- und Herbiegen zu schwächen und anschließend außen durch zwei Lötpunkte wieder zu stabilisieren. Die Gelenkwellen werden fest mit den Schaufelhalbschalen und den Seitträgerkästen verbunden. Die vier Zugstreben hängt man vorher an den Schaufelhalbschalen und hinterher an den Seitträgerkästen ein. Am oberen Seiträgerkasten werden nach dem Aufziehen der Zugstreben auf die Gelenkwellen leichte Lötpunkte so gesetzt, dass die Zugstreben nicht wieder herunterrutschen können. Verwendet man statt des beiliegenden Messingdrahts Mikronieten von Fohrmann, entfallen die Lötpunkte an den Enden der Gelenkwellen. Nun müssen nur noch die zuvor geschwächte Mitte der Schaufel mit einem scharfen Bastelmesser oder Skalpell vorsichtig aufgetrennt









Auf die Kranhaus-Lafette wird der Kranhausboden mit dem Motor aufgesetzt, der für die Drehbewegung des Krans zu sorgen hat.



Der so genannte Schlitten, der aus Pertinax bestehende, mit Winkelblechen in der Führung gesicherte Stab, ist mit dem Kran verbunden und nimmt Strom ab.

und die Kanten versäubert werden.

Nach dem Vermessen der Achsabstände der vier Löcher am oberen Seilträgerkasten geht's an die Anfertigung der Seilscheiben. Steht eine Drehbank zur Verfügung, werden die Scheiben aus 0,5-mm-Abstechstahl hergestellt. In der Mitte ist ein Loch von 0,8 mm zu bohren, um die Scheibe an der Achswelle am oberen Ende des Auslegers befestigen zu können. Ohne Maschine kann man sich behelfen, indem man

Seilführung mit U-Scheiben auf Rundmessing

Unterleg-Scheiben auf 0,8-mm-Rundmessing auflötet und so die Seilführung herstellt.

Um das Kranhaus auf seinem Boden zu befestigen, werden Winkelbleche an Front und Rückwand gelötet (siehe Skizze auf Seite 62, linke Spalte), die eine Dicke von 0,5 mm nicht unterschreiten sollten, damit M1- oder M1,2-Schrauben noch ausreichend greifen können. Hat man die Winkelbleche befestigt, sind die Kernlöcher für die Schrauben gleichzeitig durch Kranhaus und -boden zu bohren.

Nach der ersten Bohrung sollte man auch gleich das Gewinde schneiden, um beide Teile miteinander verschrauben und sie so ausrichten zu können. Das verhindert Ausrutscher bei den drei folgenden Bohrungen.

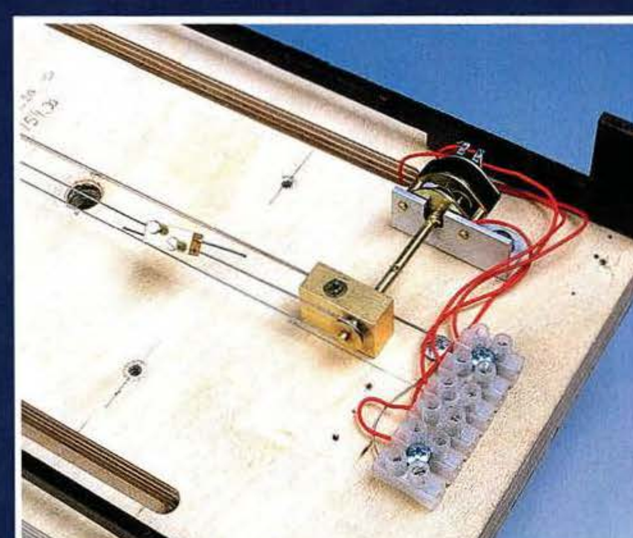
Nun fehlt noch die Seiltrommel im Kranhaus. Sie wird analog der Seilscheibe hergestellt, sollte aber einen wesentlich größeren Durchmesser aufweisen, damit sich die Seile – hervorragend eignet sich gewachste Forellen-Angelschnur – besser wickeln lassen. Ohne Drehmaschine ist die Herstellung aus 3,0-Ms-Rohr machbar, das einen Innendurchmesser von 2 mm aufweist. Auf das Rohr werden U-Scheiben aufgelötet, um den Seilen kein seitliches Spiel zwischen Trommel und den anzufertigenden Winkelblechen (siehe Skizzen auf Seite 62 rechts) zu ermöglichen.

Um ein Heben und Senken der Schaufel sicherzustellen, wird die Trommel ein- oder beidseitig mit einer durch die Winkelbleche gesteckten M2-Schraube verklebt oder verlötet. Durch eine entsprechende Aussparung, mit einer beweglichen Klappe am Kranhaus abzudecken, kann die Seiltrommel per Schraubendreher bewegt werden.

Um nun als Nächstes wirklich gute Laufeigenschaften der Kranbrücke auf den zwei Schienen zu erreichen, ist es unbedingt notwendig, die beiden Stützkonstruktionen in einem exakten 90-Grad-Winkel zur Brücke zu montieren. Spätestens danach hat der Zusammenbau der Laufradsätze zu erfolgen.



Blick auf die Unterkonstruktion: Der über Stellstangen mit dem Kran verbundene Schlitten sorgt dank seiner Führung für einen sicheren und klemmfreien Fahrweg.

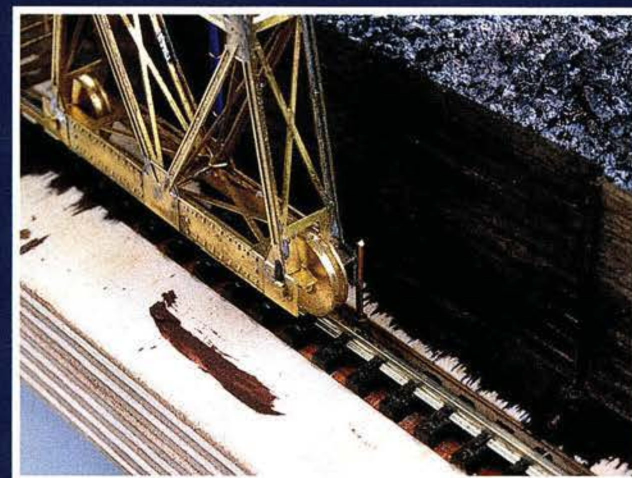


Getriebemotor, Umlenkrolle mit Seilzug und Seilschloss sowie die Lüsterklemmen für die Verkabelung werden unterflur montiert.

Um dem Kran ein stabiles Fundament und eine wirklich exakte Gleisführung zu geben, sollte man sich im Baumarkt eine mehrfach verleimte Multiplex-Tischlerplatte, 15 bis 20 mm dick, auf Maß – hier 540 x 170 mm – zuschneiden las- →



Damit nach dem Einfädeln die Seile auch straff gespannt sind, muss die Schaufel noch Ballastgewicht erhalten.



Gut zu erkennen ist hier die Stellstange aus dem Untergrund, die an den Fahrgestellrahmen des Portalkrans angelötet wird.

sen. Steht ein Frästisch zur Verfügung, kann man die Platte einspannen und gemäß dem Achsmaß der Kran-Laufrollen mit dem 8-mm-Fräser zwei zirka 1,5 mm tiefe parallele Nuten in der gewünschten Fahrweglänge anlegen. Danach sind dieselben Längsnuten mit einem 2-mm-Fräser so tief wie möglich (siehe Skizze auf dieser Seite) auszufräsen.

Nun dreht man die Platte um und setzt den 8-mm-Fräser auf der Multiplexplattenunterseite so an, dass die 2-mm-Nut um 0,5 mm durchstochen wird. Der entstehende Spalt ermöglicht die mechanische Verbindung des Krans mit dem Unterflurantrieb.

Ein Tipp am Rande: Dem geplanten Fahrweg des Krans sind als Zuschnittsmaß für die Platte beiderseits je 5 cm zuzurechnen. Damit bleibt die Stabilität auch nach dem Ausfräsen gewährleistet.

Jetzt erhält der Kran sein Gleisbett. Ein Flexgleis wird in zwei Schienenstränge in Längsnutlänge aufgetrennt, wobei man die Schwellen entsprechend kürzt. Der 2 mm breite Spalt muss frei bleiben. Ist eine Schiene mit Anschlag an der Außenkante der 1,5 mm tiefen Nut fixiert, wird der Kran probeweise aufgesetzt und nach erfolgreicher Funktionsprüfung die Parallelschiene ebenfalls festgeklebt.

Übrigens: Wer keinen Frästisch besitzt, kommt auch mit einer einfachen Oberfräse, die man sich in Baumärkten ausleihen kann, zum Ziel.

Nun ist die Zeit gekommen, sich mit der Maschinentechnik auseinanderzusetzen. Um ein Gefühl für den kleinen Getriebemotor zu bekommen, beginnt man am besten mit dem Hauptantrieb unter der Platte.

Die hochkant stehenden Führungsschienen an den beiden Längsseiten (siehe Seite 63 Bild rechts oben) sind aus Pertinax, mit einer Tiefe, bestimmt durch die Materialstärke der Querverbindung zuzüglich 1,5 mm, zu fräsen. Die Alu- oder Messingwinkel, 1 mm dick, sind so an die ebenfalls aus Pertinax bestehende Querverbindung zu kleben, dass diese leichtes Spiel hat und nicht klemmt.

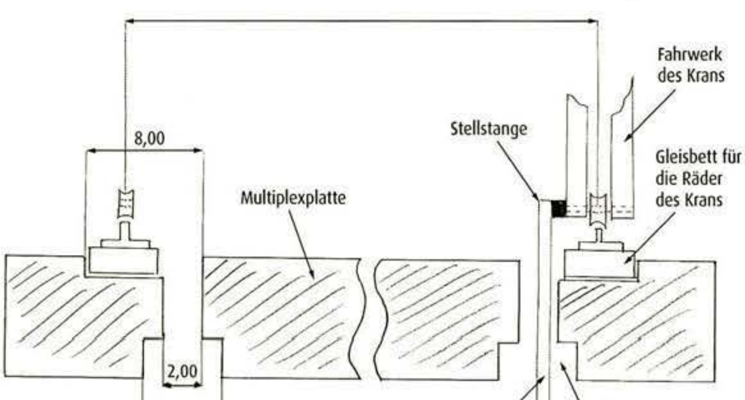
Auf das Achsmaß der 2-mm-Fräsung abgestimmt, sind zentriert 2-mm-Löcher in den Querstab zu bohren. Durch diese Löcher, über die noch kurze Rundmessingrohre mit 1,7-mm-Bohrung geklebt werden, erfolgt die mechanische Verbindung zum Kran. Die Messingzylinder erhalten noch ein Quergewinde, um die Stell-

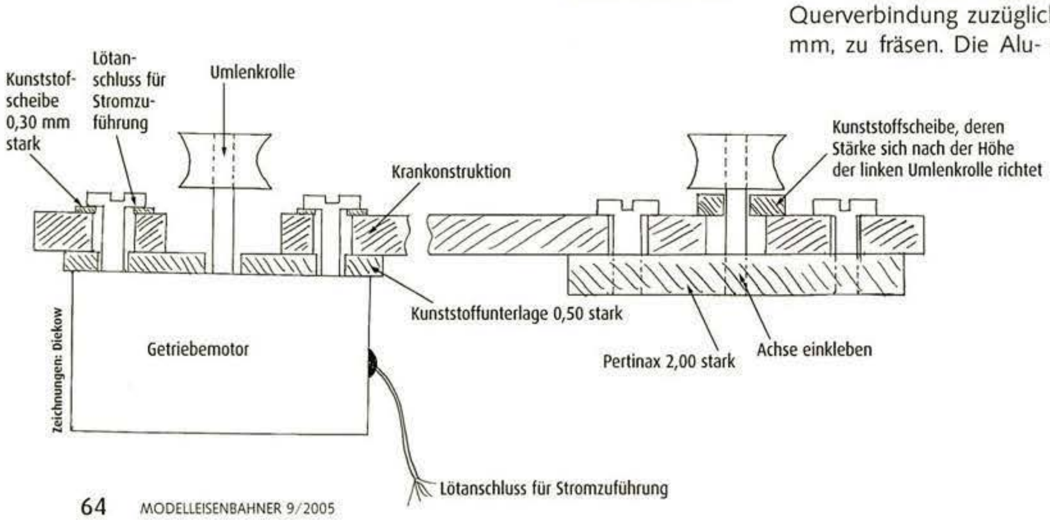
Unterflurantrieb: Motor, Seilzug und Umlenkrollen

stangen fixieren zu können. Die aus 1,5-mm-Rundmessing bestehenden Stangen steckt man von unten durch die Messinghülsen, arretiert sie seitlich mit den Gewindeschrauben und lötet sie an den Rahmen des Kranfahrgestells an.

Motor und eine Umlenkrolle für den Seilzug werden an einer Schmalseite unter der Platte befestigt; gegenüber findet die zweite Umlenkrolle ihren Platz. Die Befestigung sollte den nicht unerheblichen Zugkräften angemessen sein.

Das Seilschloss entsteht aus Vierkantmaterial mit zwei 0,6-mm-Bohrungen, auf die zwei Gewindebohrungen gesetzt





Zeichnungen: Diekow



Bei der Gestaltung des Umfelds ist zu berücksichtigen, dass Öl, verstreute Kohlebrocken und Wasser für dunkle Farbtöne sorgen.



Die Länge der Angelschnurseile sollte so bemessen werden, dass die Kranschaufel bis in die Kohlevorräte abzusenken ist.

werden. Zwei Gewindeschrauben belegen die Stahlseilenden. Das Seilschloss ermöglicht eine feinfühlige Seilspannung, die so eingestellt werden sollte, dass der quergelagerte Schlitten zuverlässig mitgenommen wird. Das Edelstahlseil ist am Schlitten durch ein angeschraubtes Blech fixiert.

Nun ist es angebracht, sich Gedanken über die Stromzuführung für die beiden noch zu installierenden Motoren und eine Beleuchtung der Auslegerspitze zu machen.

Da die Krankonstruktion als Ganzes als Nullleiter für jeden weiteren Verbraucher dient, sind lediglich die Zuleitungen auszuführen. Da trifft es sich gut, dass die Gehäuse der Motoren elektrisch von den Anschlussfahnen getrennt sind. Über Lüsterklemmen als Verteiler erfolgt die Stromabnahme für die beiden Motoren im Maschinenenhaus unter der Brücke und im Kranhaus per Nutzung des Unterflurstahlseils des Hauptantriebs und durch Verlegen eines zweiten Seilstücks, mit dem der Schlitten per Schleifer in elektrischem Kontakt bleibt (siehe Bilder auf Seite 63). Soll noch eine Beleuchtung installiert werden, ist eine weitere dementsprechende Zuleitung zu verlegen.

Über Steigleitungen, durchaus vorbildgerecht am Brückenträger befestigt, wird die Verbindung hergestellt zum sichtverblendeten Maschinenhaus und zum analog dem Unterflurantrieb, aber waagerecht zu installierenden Edelstahlseil, Durchmesser 0,27 mm, auf der Kranbrücke.

Da wie erwähnt die Motorengehäuse vollständig isoliert sind, neben der Längsbewegung der Kranhaus-Lafette aber auch die motorische Drehbewegung des Kranhauses samt Ausleger realisiert werden soll, ist die Stromzuführung gemäß der unteren Zeichnung auf Seite 64 sicherzustellen.

Zu beachten ist, dass weder die Umlenkrollen auf der Brücke noch das Stahlseil samt Seilschloss leitenden Kontakt zur metallenen Krankonstruktion bekommen dürfen. Sonst wären nämlich unerquickliche Kurzschlüsse die Folge.

Ehe man sich nun dem schwierigsten Teil der Motorisierung, dem Drehantrieb des Kranhauses zuwendet, sind weitere Funktionsproben unerlässlich. *Dirk Diekow/hc*

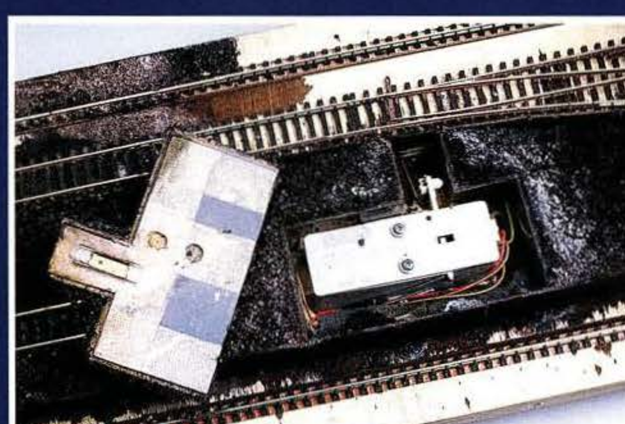
Teil 2 im November-Heft

Material-Liste

3 x Getriebemotor (Conrad Electronic, # 242527)
3 x Umschalter, doppelpolig (Conrad E., # 700060-33)
3 x Drucktaster (Conrad E., # 70537333)
Lüsterklemmen
1 x Edelstahlseil Ø 0,54 mm (Fohrmann, # 671054
1 x Edelstahlseil Ø 0,27 mm (Fohrmann, # 671027)
Messing- und Kabelmaterial
1 x Packung Mikronieten (Fohrmann, # 600508)
1 x Bretterimitation (Modular, # 160418)
1 x Rolle Forellen-Angelschnur, gewachst (erhältlich im Angler-Bedarf)
1 x Universaltrafo, regelbar in Stufen von 1,5 bis 12 Volt (z. B. Conrad E., # 518345)

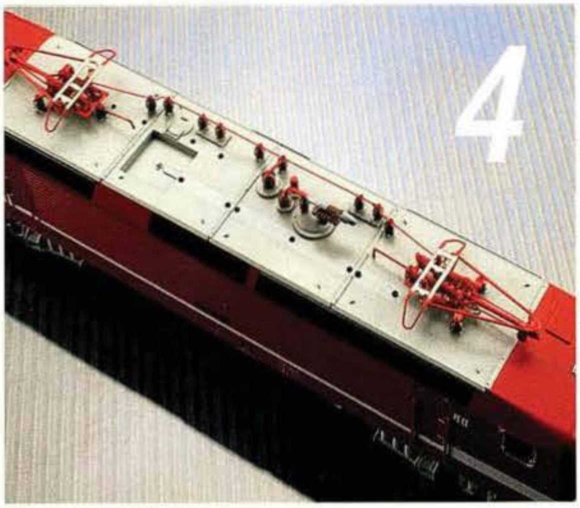


Blick ins Innenleben des Kranhauses: Hinter dem Motor für die Schwenkbewegungen sitzt die Seiltrommel für die Schaufel.



Fotos: Stirl

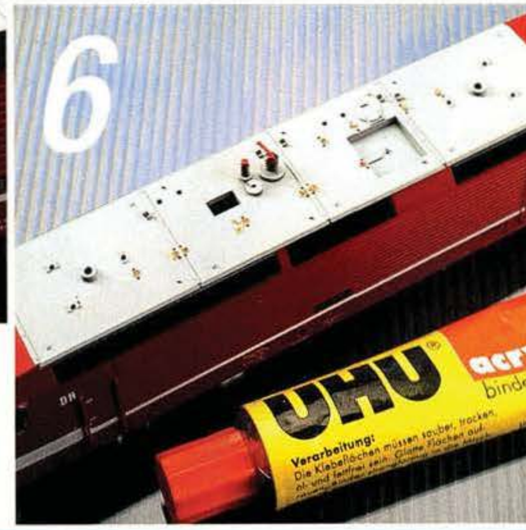
Bei Bedarf eignet sich der Kohlenbansen ganz hervorragend für das unauffällige Unterbringen eines Weichenantriebs.





Nach Entfernen der Kunststofftritte dienen die Stecklöcher zum Fixieren der Bohrschablone mittels zweier 1-mm-Bohrer. Die neuen Bohrungen werden mit 0,5 mm vorgebohrt und später auf 0,6 mm ausgeweitet.

Sind alle Löcher gebohrt, werden vorsichtig die ursprünglichen, erheblich größeren Löcher mit Uhu-Acrylit verschlossen.



Die erste Arbeit am Dach ist das Entfernen der nur eingesteckten Kunststoff-Nachbildungen der Tritte und Lüftungsgitter.



Das neue Gitter an den Stirnseiten besteht aus drei Teilen. Die durchbrochene Ausführung wertet die Front weiter auf.



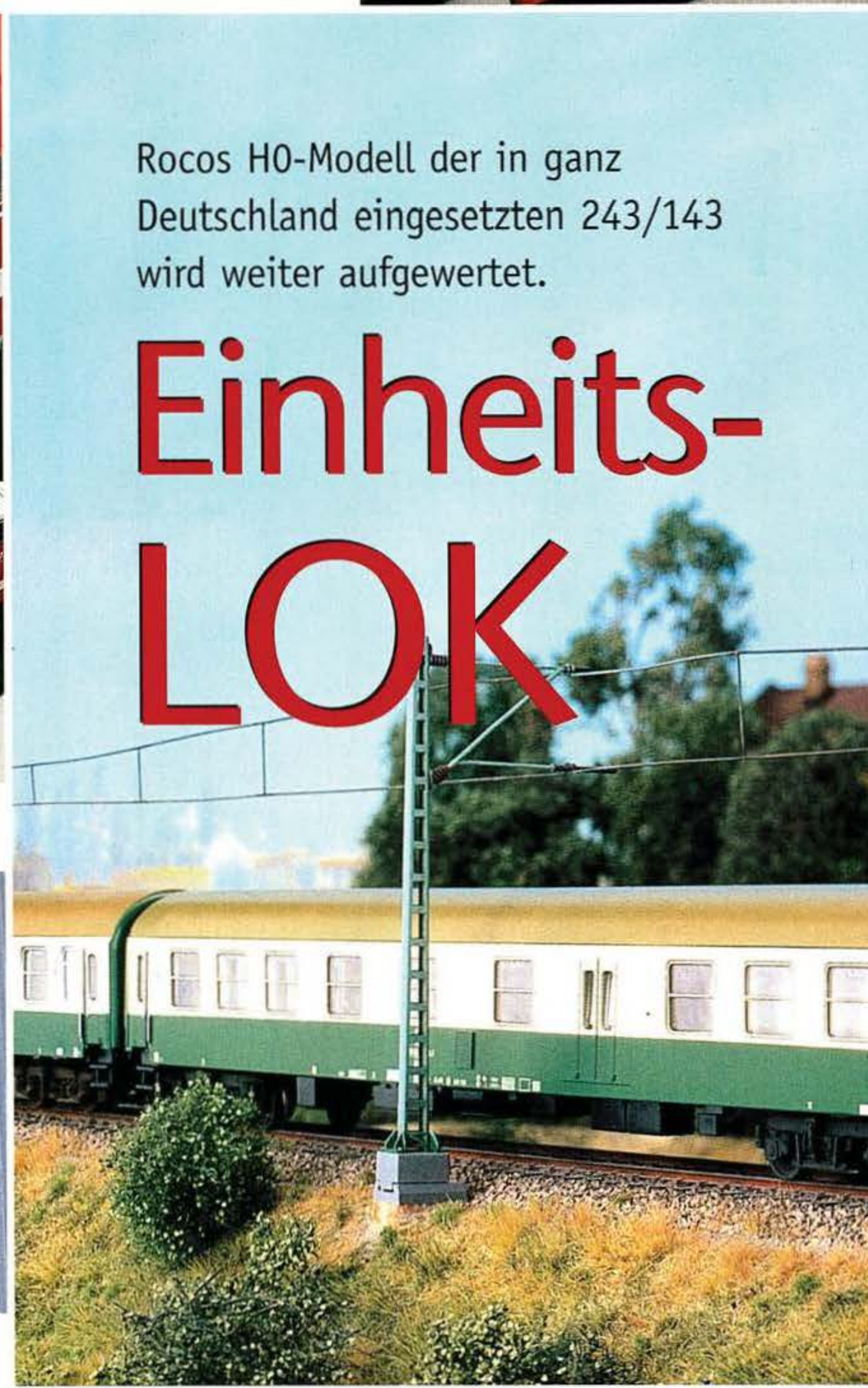
Die Laufstege sind nicht durchbrochen und können durch die filigranen Ätzteile ersetzt werden.



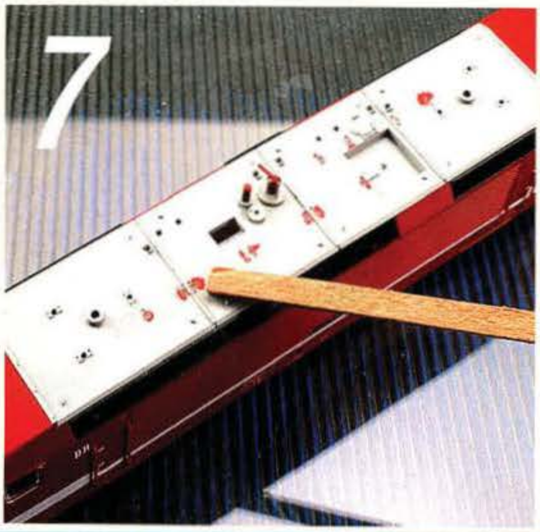
Der Zurüstsatz von Petau enthält neben den superfein geätzten Trittbrettern auch das quadratische Abdeckgitter sowie gefräste Seitenrahmen und eine Bohrschablone.

Rocos H0-Modell der in ganz Deutschland eingesetzten 243/143 wird weiter aufgewertet.

Einheits-LOK



Nach Trocknen des Acrylit glättet man, ohne die Gravuren zu beschädigen, mit einer Schmirgellatte die gespachtelten Flächen.

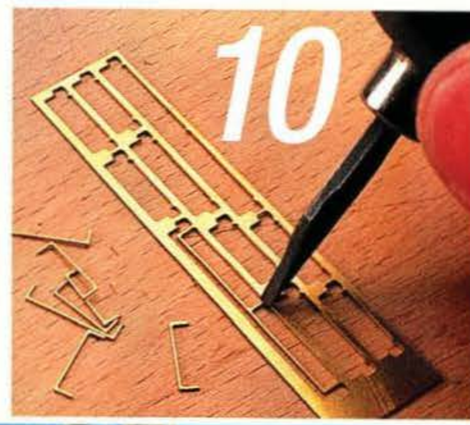




Nachdem die roten Bereiche mit Tesa-Film abgeklebt sind, erfolgt die Farbgebung mit RAL 7023 (Hellgrau).



Die Dachlaufstege sind in eine Schieblehre einzuspannen. Danach werden die Enden mit einem Schraubendreher umgebogen.



Die gefrästen Halterungen kann man mit einem kleinen, spitzen Flachstichel aus dem Rahmen lösen.

Qualität setzt sich durch, heißt es. Im Falle der Vorbild-Baureihe 243 stimmt das sogar. Seit der Wiedervereinigung gibt es kaum eine elektrifizierte Strecke in den neuen wie in den alten Bundesländern, auf der man die zuverlässigen Vierachser nicht sieht. H0-Bahner haben das Glück, dass es sehr gute Modelle von Märklin und Roco für Gleich- wie für Wechselstrom gibt. Trotzdem bleibt Raum für Verbesserungen im Detail. Diese wurden im vorliegenden Fall beim Roco-Modell vorgenommen.

Paul Petau (Paul Petau Modellbau, Mozartstr. 3, 59872 Meschede, Tel. (02903)7545, Fax (02903)851093, Internet: www.mbpetau.de), der →





Die fertigen Laufbretter und das Lüftergitter werden zur Probe auf das Dach gesteckt.



Die filigrane Wirkung der Gitter wird durch Auslegen der Vertiefung mit schwarzer Farbe unterstrichen.



Für eine dezente Alterung der Drehgestellblenden werden diese demontiert und entfettet.



Um das Abdeckgitter exakt auf dem quadratischen Schacht zu platzieren, erhalten die Eckpunkte eine 0,3-mm-Bohrung, in die kleine Drahtstifte zu löten sind.



Das quadratische Abdeckgitter wird mit dem Rahmen und der Diagonalverstrebung verlötet.



Als ideales Hilfsmittel beim Löten hat sich eine kleine Haarklammer erwiesen.

für superfiligrane Schilder rund um die Bahn bekannt ist, hat vor einiger Zeit einen Zurüstsatz für die ohnehin schon sehr gut gelungene BR 243 von Roco entwickelt. Darin enthalten sind sämtliche Dachlaufroste, Fronttrittbretter und das große quadratische Abdeckgitter auf dem Dach sowie die gefrästen Halter für die Dachtritte. Genau genommen könnte man es beim Tausch der Tritte belassen, allerdings fallen die großen Löcher für die Stecknasen der Kunststoffteile später beim Blick durch die gefrästen Tritte unangenehm auf.

Zur Arbeitserleichterung trennt man Gehäuse und Fahrwerk. Das Dach wird am besten komplett abgerüstet. Die großen verbleibenden Löcher dienen jetzt zum Fixieren der Bohrschablone mittels zweier 1-mm-Bohrschäfte. Die feinen Löcher an den Eckpunkten der Tritte bohrt man mit 0,5 mm vor und nach Entfernen der Schablone auf 0,6 mm auf. Die alten Löcher verschließt man mit einem kleinen Klecks Uhu-Acrylit und versäubert den Bereich mit einer feinen Feile und zuletzt mit einer Schmirgellatte.

Nachdem die rot lackierten Aufbauteile mit Tesafilm abgedeckt sind, werden die verspachtelten Bereiche hellgrau (RAL 7023) lackiert. Die geätzten Dachlaufroste sind jeweils an den Stirnseiten rechtwinkelig nach unten zu biegen. Eine Schieblehre dient hierbei als Anschlag. Um Laufsteg und Halter sauber zu verlöten, wird wenig Zinnlot auf der Oberfläche des Halters aufgetragen. Bei zuviel Lot besteht die Gefahr, dass die feinen Durchbrüche zulaufen. Halter und Tritt werden dann mit einer kleinen Haarklammer aus dem Kosmetikbereich in Position gehalten und verlötet. Der Fronttritt besteht aus drei Teilen: Den beiden Tritten und dem in der Mitte einzulötenden Halter. Das große Lüftergitter auf dem Dach setzt sich ebenfalls aus drei Teilen zusammen. Auch hier verzinnt man die entsprechenden Stellen mit ein wenig Lot und fixiert die Teile mit zwei Haarklammern. Nach dem exakten Ausrichten genügt es, wenn die Lötkolbenspitze an der Kante aufliegt.

Trotz der filigranen Teile braucht man keine Angst vor dem Löten zu haben



Die Nischen und Fugen an den sehr gut gestalteten Blenden betont man mit dünnflüssiger schwarzbrauner Ölfarbenbeize.



Danach werden die grau lackierten Dachlaufbretter verklebt und ebenfalls mit einem bräunlichen Graphit-Farbton eingenebelt.



Das Dach sollte vor dem Bestücken der Ätzteile mit dezenten Betriebsspuren versehen werden.



Die Fronttrittbretter sind bereits ab Werk abgekantet und werden mit dem Mittelteil verlötet. Dann erfolgt die Grundierung und anschließend die Farbgebung mit Humbrol-Lack 191.



Im Bereich des Führerstandes wird das Innere des Gehäuses in einem hellen Ockerton gespritzt.



Die geätzten Stecknasen des Fronttrittbleches sind an der Innenseite mit einem kleinen Schuss Uhu-Plus oder Sekundenkleber zu sichern.

Fotos: J. Chocholaty

Durch Zugabe von etwas Flussmittel verteilt sich das Lot gleichmäßig unter den dünnen Blechen. Das Gitter ist nicht viel größer als der quadratische Schacht im Dach, so dass fast keine Klebefläche vorhanden ist. Am besten bohrt man an den Rahmenecken vier 0,3-mm-Löcher, in die jeweils ein kleines Stück Draht zur Ausrichtung gelötet wird. An der Oberseite des Rahmens wird der Draht plan gefeilt. Den Schacht im Dachbereich kann man schwarz lackieren. So zeichnen sich später die Durchbrüche deutlicher ab.

Vor dem Bestücken des Dachs mit den Trittrosten sollte man, falls gewünscht, das Dach mit leichten Betriebsspuren versehen, da sonst beim späteren Altern des fertig montierten Modells ein Farbschatten unter den Tritten entsteht. Damit alle Tritte denselben Abstand zum Dach aufweisen legt man beim Verkleben mehrere 0,5 mm starke Polystyrolstücke unter. Anschließend wird das Dach nochmals mit einem dunklen Graubraun-Ton eingenebelt.

Im Bereich der Führerstände kann man das Innere des Gehäuses in einem vorbildgetreuen Ockerton lackieren. Am Fahrwerk werden die beiden Drehgestellblenden demontiert, entfettet und mit Mattlack gespritzt. Weitere Betriebsspuren am Fahrwerk bringt man mit stark verdünnter schwarzbrauner Ölfarbe auf. Gerade bei einer als 243 bezeichneten Maschine sollte man sparsam bei Betriebsspuren sein, da die Loks vor der Umzeichnung in 143 maximal sechs Jahre alt waren und sich darum in gutem Zustand präsentierten. Eine 143 darf dagegen etwas weniger gepflegt aussehen. Anschließend grundiert man die Fronttritte und trägt eine silberfarbene Lackierung auf. Zum Befestigen dienen die alten Stecklöcher, das nach innen ragende Ende wird mit einem Klecks Uhu-Plus gesichert.

In diesem Beitrag soll einmal mehr verdeutlicht werden, dass ein Lokomotivmodell nicht immer verbessert werden muss, weil es von Haus aus mit vielen Fehlern behaftet ist, sondern dass der Schritt zu einem perfekten Abbild des Originals, wie im vorliegenden Fall, ein recht kleiner sein kann. Mit Anpassungsarbeiten am Dachbereich des Modells lässt sich der Umbausatz auch für Märklins 243/143 verwenden. Petaus Umrüstsatz kostet faire 15 Euro und ist über den Hersteller zu beziehen.

Jörg Chocholaty



Die beiden N-Viehwagen sind mit den vielfach durchbrochenen Verschlägen und den detaillierten Untergestellen schon ein feines Duo.

Kleinvieh reist in N bei Fleischmann in einem Verschlagwagen Vwh.

Vaustark

„Kleinvieh macht auch Mist", sagt der Volksmund. Damit es diesen nicht im geschlossenen Güterwagen oder gar im Personenwagen macht, hatten die Bahnen schon früh spezielle Verschlagwagen im Bestand.

Die Vorbilder der beiden Fleischmann-N-Wagen wurden ab 1897 beschafft. Die letzten Exemplare schieden gegen Ende der 50er-Jahre aus. Die Modelle repräsentieren den Vorbild-Zustand bis Ende der 30er-Jahre, bevor die DRG Endfeldverstärkungen einbaute. Vergleiche mit Vorbild-Fotos und -Zeichnungen attestieren den Formenbauern von Fleischmann eine sehr gute Arbeit. So wurde beispielsweise die unterschiedliche Ausführung der Achshalter beim gebremsten (Art.-Nr. 8361) und beim ungebremsten (Art.-Nr. 8352) Waggon realisiert. In Radebene liegen die Bremsbacken. Die Türen der N-Wagen sind aus Rücksicht auf die Proportionen ohne Funktion. Das Nebengattungszeichen „h" weist auf die Ausstattung mit Dampfheizleitung hin. Darum durften die Waggons auch in der kalten Jahreszeit in Personenzüge eingestellt werden.

Für angemessene 23 Euro rollt der N-Wagen mit Bremserhaus an. Der ungebremste N-Wagen ist für 20 Euro zu haben.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Maßstäbliche Umsetzung; Laufwerke mit Bauart-Unterschieden; sorgfältige Gravuren; konturenscharfe Bedruckung

KONTRA Unverglastes Bremserhaus; Bremsecken

PREIS Mit Bremserhaus 23 Euro Ungebremst 20 Euro

URTEILE ■ ■ ■ ■

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Ein blaues Krokodil – geht denn das? Die Rhätische Bahn (RhB), LGB und Bemo meinten ja. Das Bemo-Modell der Ge 6/6 412 in H0m sieht nicht nur gut aus.

Das blaue Wunder

Ein blaues Wunder erlebten viele Freunde der Rhätischen Bahn (RhB) Anfang Juni, als sie erstmals das blaue Krokodil in Natura besichtigen konnten. Die Gerüchte kursierten schon länger und es gab auch manche Diskussion, ob es überhaupt zulässig sei, die Lokomotive der RhB schlechthin in einer anderen Farbe als dem angestammten Braun lackieren zu dürfen. Wer das Ergebnis sieht, muss zumindest zugeben, dass die stahlblaue Ge 6/6 412 vor den crème-blauen Belle-Epoque-Wagen eine sehr gute Figur macht. Von Anfang an eingeweiht waren die beiden Modellbahnhersteller LGB und Bemo, die bereits bei der Präsentation des Vorbilds mit den passenden Modellen in Spur IIm und H0m aufwarten konnten.

Das H0m-Modell von Bemo ist keine wirkliche Neuheit. Im Gegenteil: Das Krokodil ziert schon lange das Bemo-Sortiment, aber in den letzten Jahren erfuhr es doch einige Auffrischungen, von der digitalen Schnittstelle bis zum Fünfpol-Motor. Herausragend sind die sauberen Gravuren und die präzise Nachbildung auch kleinster Fahrzeugdetails. Leider müssen einige der Details etwas mühsam in Form von Zurüstteilen vom RhB-Modellbahner selbst angebracht werden. Die stahlblaue Lackierung ist makellos und die überwiegend goldfarbene Bedruckung ist gestochen scharf. Es ist eine Augenweide, dem feinen Winterthur-Schrägstangenantrieb im Maßstab 1:87 beim Werkeln zuzusehen, auch wenn er nur Attrappe ist. Der Antrieb erfolgt über Zahnräder auf alle drei Achsen der beiden Drehgestelle. Für den gleichmäßigen Lauf sorgt ein Fünfpolmotor mit Schwungmasse. Das Fahrverhalten ist sehr vorbildnah: Bei einer Spannung von zwölf Volt rumpelt die kleine Lok mit 74 km/h auch durch die engsten Radien. Dabei erzeugt sie nur eine geringe und angenehme Geräuschkulisse. Bei der Zugkraft gibt sich die Ge 6/6 etwas bescheiden. 30 Gramm in der Ebene sind nicht übertrieben. Das reicht zwar für alle vorbildgerechten Züge, aber hier macht sich der Verzicht auf Haftreifen bemerkbar.

Für 270 Euro erhält der RhB-Fan ein außergewöhnliches Fahrzeug mit guten Fahreigenschaften.

Stefan Alkofer

Auf einen Blick

PRO Maßstäbliche Umsetzung des Vorbilds; zahlreiche nachgebildete Details; sehr gute Lackierung und Bedruckung; gute Fahreigenschaften

KONTRA Geringe Zugkraft

PREIS Etwa 270 Euro

URTEILE ■ ■ ■ ■

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Fahrwerte analog

- V_{max} bei 12 V: 74 km/h
- V_{max} Vorbild (55 km/h): bei 9 Volt
- Auslauf aus V_{max}: 25 mm
- Anfahren (2,7 V) 4 km/h
- Kriechen (2,7 V) 3 km/h
- Zugkraft Ebene: 30 g
- Zugkraft Steigung (3%): 20 g
- Zugkraft Steigung (6%): 10 g

Die Ge 6/6 412: Ein interessanter Farbtupfer im H0m-Land der kleinen Roten.





Bei dem Vierachser fallen die Vereinfachungen weniger auf als bei der Lok.

Rocos stark vereinfachte E-Lok 120 und die Doppelstockwagen haben Diskussionen ausgelöst. Nun sind sie im Handel erhältlich.

It's Playtime, Kids!

Als die Playtime-120 in H0 auf der Spielwarenmesse zum ersten Mal zu sehen war, rief sie widersprüchliche Reaktionen hervor. Sie reichten von „So muss das sein!" bis hin zu „Das hat doch hier nichts zu suchen!"

Roco hat ein Tor in eine gewollt kindgemäße Dimension der Miniaturbahn aufgestoßen. Die Einordnung der – Zitat des Herstellers – „stark vereinfachten Modelle" in das Playtime-Sortiment irritierte insoweit, als dort bislang mit der 215, der 294 oder dem ICE 2 Fahrzeuge zur Verfügung standen, die mit geringem Aufwand für höhere Ansprüche nachgerüstet werden konnten. Das ist bei den vorgestellten Modellen ausdrücklich nicht gewollt. Es sind die ersten Fahrzeuge einer Produktlinie speziell für Kinder von fünf bis acht Jahren, die durch diese Playtime-Modelle angesprochen werden sollen. So muss man die Fahrzeuge dann auch einordnen: Ein hoher modellbahnerischer Anspruch wird bewusst nicht erhoben. Es geht um Spielspaß, nicht um Nieten und Zehntelmillimeter.

Die Proportionen der 120 und der Wagen sind dennoch gut getroffen. Die E-Lok ist im wesentlichen maßstäblich, die Wagen sind im Längenmaßstab 1:100 ausgeführt. Was positiv auffällt: Es gibt keine scharfen Kanten und leicht abbrechbare Teile. Die Puffer sind bei der Lok stark vereinfacht. Alle weiteren Details sind aufgedruckt, die Bedruckung ist sauber und wischfest. Es ist durchaus erlaubt, einen bunten Zug mit DB- und „Wiesel"-Wagen zu bilden, der bedenkenlos durch den Roco-Radius 2 mit Bogen und Gegenbogen gejagt werden kann.

Die 120 ist ab Werk mit einem lastgeregelten Decoder ausgerüstet, der Bestandteil der Platine ist. Im vorgesehenen Digitalbetrieb fährt die Lok mit drei Modell-km/h an, erreicht in Fahrstufe 23 200 km/h und in der Fahrstufe 28 (Werkseinstellung) 246 km/h, Werte, die jedem Profi-Modell zur Ehre gereichen. Die Lok kann laut Anleitung auch analog fahren. Spaß macht es aber nicht, denn die Lok fährt – oder soll man sagen: springt? – mit stolzen 85 km/h an. Dreht man weniger behutsam am Regler, bleibt die Lok mit blinkender Stirnbeleuchtung stehen. Das tut sie natürlich auch nach einem Signalhalt, wenn das Signal auf Grün springt.

Eine solche Produktlinie ist angesichts bisheriger vereinfachter Modelle (wie das Playtime-Sortiment bis dato oder Hobby-Modelle von Piko und Gützold) ein gewagter Schritt. Wenn der Nachwuchs das Interesse an der Modellbahn verliert, sind die finanziellen Verluste aber nicht allzu groß. Wird das Interesse richtig geweckt, stößt man dagegen schnell in neue – auch und vor allem finanzielle – Welten vor. So gesehen darf man auf den Markterfolg der neuen Playtime-Linie gespannt sein. Zu den Vorgängen beim Hersteller Roco siehe auch Seite 96.

Mit 30 Euro für die Lok und zehn Euro je Wagen sind die Einstiegshürden erfreulich niedrig gelegt. Darum gilt umso mehr: It's Playtime, Kids!

Henning Bösherz

Auf einen Blick

PRO Kaum abbrechbare Teile, dadurch sehr kindgerechte Handhabung; Orientierung an Vorbildern; starke Beanspruchbarkeit; sehr günstiger Preis

KONTRA Mangelhaftes Anfahrverhalten der Lok im Analogbetrieb

PREIS Lok zirka 30 Euro, Wagen zirka 10 Euro

URTEILE 3½ Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Fahrwerte

Fahrwerte digital
- V/max (FS 28) 246 km/h
- V/max Vorbild in FS 23
- Anfahren bei FS 1 mit 3 km/h
- Auslauf aus V/max 268 mm
- Auslauf aus V/max Vorbild 175 mm

Zugkraft
- Ebene 75 g
- 3% Steigung 55 g
- 8% Steigung 43 g

Fahrwerte analog
- V/max bei 12 Volt 300 km/h
- V/max Vorbild (200 km/h) bei 9,1 V
- Auslauf aus V/max 392 mm
- Anfahren bei 5,8 V mit 85 km/h
- Kriechen bei 5,5 V mit 75 km/h



Die Proportionen an der Playtime-120 stimmen. Der Antrieb erfolgt auf zwei Achsen.

Den Kesselwagen ELK 49 präsentiert Klein in H0.

Tragfähig

Die ersten Einheits-Leichtkesselwagen (ELK 49) entstanden im Zweiten Weltkrieg. Wesentliches Merkmal war die selbsttragende Konstruktion, die auf einen Rahmen verzichtet. Noch heute existieren diverse Fahrzeuge, beispielsweise als Leckage-Kesselwagen. Es ist unter anderen die vorgestellte belgische Epoche-III-Version (Art.-Nr. 5239) lieferbar.

Zunächst einmal ist die weitgehend maßstäbliche Ausführung des Modells zu loben. Die Abweichungen finden sich wegen der NEM-Radsätze im Drehgestell-Bereich. Beim wuchtigen Kessel fallen zwei Formtrennkanten auf, die exakt die Position zweier Schweißnähte der Kesselschüsse haben. Die anderen Nähte müsste der Modellbahner nach dem Ab rüsten des Kessels mit Skalpell und Stahllineal nachziehen. Auf dem Kesselscheitel sitzt ein filigraner Einfüll-Stutzen. Griffstangen und die etwas groben Schlussscheibenhalter liegen als Zurüstteile bei. Die am Boden befestigte unvollständige Imitation der Bremsausrüstung dient als Halterung für die Rückholfeder der Kurzkupplungskulisse. Gut gefällt die matte Lackierung der Drehgestelle. Die Druckqualität geht in Ordnung.

Der Kesselwagen ist bereits in sechs Varianten für die Epochen II bis V und für diverse Bahngesellschaften lieferbar. Das Modell ist für angemessene 25 Euro erhältlich.

Jochen Frickel



Die Kesselwagen der Bauart Deutz fanden sich in ganz Europa. Das bietet Raum für zahlreiche Varianten.

Auf einen Blick

PRO Weitgehend maßstäblich; viele Varianten; filigrane Bremserbühne

KONTRA Vereinfachte Bremsausrüstung; Schweißnähte

PREIS Etwa 25 Euro

URTEILE 3½ Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Aristo-Craft stellt eine USRA-Mallet-Lok für die Gartenbahn vor.

Der Gigant

Sie sind Gartenbahner, nennen einen großen Garten oder Hobbyraum und einen 30-Wagen-Güterzug Ihr Eigen und stehen auf große Dampfloks? Dann sollten Sie mal bei Aristo-Craft reinschauen. Die Amerikaner bieten eine fein detaillierte Nachbildung der USRA-2-8-8-2-Lok der Norfolk & Western im Maßstab 1:29 an. Der über neun Kilogramm schwere Brocken gibt sein Vorbild sehr gut wieder. Dass die Räder komplett aus Metall bestehen, versteht sich angesichts des Gewichts der Maschine. Während die Gestaltung des Kessels und Fahrwerks mit zahlreichen separat angesetzten Teilen gefällt, geriet die Inneneinrichtung des Führerstands etwas dürftig. Auch nicht in Radebene liegende Bremsbacken des Tenders sollten in dieser Baugröße nicht sein. Besonders eindrucksvoll zieht die Lok ihre Bahn, wenn der per Schiebeschalter zuschaltbare Rauchgenerator in Betrieb ist.

Dank ihres gekapselten Getriebes und der weitgehend vor eindringendem Wasser geschützten Elektronik eignet sich die große Lok auch für den Freilandeinsatz. Als Minimal-Radius gibt Aristo-Craft 122 cm an. Besser wählt man aber einen 140-cm-Radius, da die Lok dann noch etwas ruhiger rollt. Wer größere Radien hat, kann den Abstand zwischen Lok und Tender in zwei Stufen verkürzen. Das zweimotorige Modell wurde mit einem Trafo von Conrad-Electronic (Art.-Nr. 218496, 15 - 18V, max. 150 VA) mit LGB-Fahrregler 51070 geprüft. Die Geräusch-Kulisse ist angenehm niedrig, was das Modell für Sound-Bausteine geeignet macht. Aristo hat dafür im Tender schon einen Lautsprecher eingebaut. Wer nicht den vom Hersteller angebotenen DCC-Decoder mit zwölfpoligem Stecker montieren möchte, lädt von der Homepage (www.aristo-craft.com) unter „Technical Support" die Belegung der Schnittstelle herunter und verbindet die Buchsen mit den entsprechenden Schraubklemmen am Decoder. Der Vertrieb der Aristo-Craft-Produkte erfolgt über Bachmann-Liliput.

Einen Preis von 940 Euro darf man als günstig bezeichnen.

Jochen Frickel

Fahrwerte analog

- Vmax Vorbild (60 km/h) bei 15 V
- Auslauf aus Vmax 310 mm
- Anfahren (4,2 V) 11 km/h
- Kriechen (3,6 V) 8 km/h
- Zugkraft Ebene 30* vierachsige Aristo-Craft- und LGB-Wagen

*Lok zieht noch mehr, doch muss in Kurven bei größerer Last mit kippenden Waggons gerechnet werden

Auf einen Blick

PRO Feine Detaillierung an Kessel und Fahrwerk; sehr gute Zugkraft; gute Fahreigenschaften; Lok-Tender-Abstand variabel; für die Größe günstiger Preis

KONTRA Detaillierung im Führerstand; Bremsbacken am Tender

PREIS Etwa 940 Euro

URTEILE 4 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Die gewaltige Lok bietet ein sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis.





Ohne Vorbehandlung der Oberfläche eignen sich die Staubfarben für die Darstellung leichter Betriebsspuren. Der Glanz ist dem Kunststoff bereits so genommen.

Zum Anbringen von Betriebsspuren bietet Noch Patina-Pulver an.

Da staubt's

Fahrzeuge und Zubehör, die hochglänzend und fabrikneu auf der Anlage stehen, sind realitätsfern. Noch bietet dem Modellbahner ein Pulverfarben-Set an, mit dem man dem Glanz zu Leibe rücken kann.

Neben den Farben steckt auch eine Flasche mit einer „Alterungslack" getauften zähen Flüssigkeit. Mit dieser soll man das Modell an den für die Betriebsspuren vorgesehenen Stellen bestreichen. Dass man den Lack vor Gebrauch unbedingt schütteln muss, wird verschwiegen. Man sollte ihn verdünnen, damit feine Details nicht zugeschmiert werden. Allerdings geht dann vor der Behandlung mit den Pigmenten etwas die mattierende Wirkung verloren. Der Lack ist wasserlöslich, weshalb der scharfe Pinselreiniger im Bastelschrank bleiben darf. Die Mischung der Pulverfarben sollte man unbedingt in einem separaten Schälchen, beispielsweise in Deckeln von Filmdöschen, vornehmen. Bei dem Kesselwagen wurde der Lack im Verhältnis 1:1 mit Wasser verdünnt und mit dem kleineren Pinsel von oben nach unten aufgebracht. Den Puder trägt man mit dem dicken Pinsel so auf, dass oben viel und unten wenig haften bleibt. Nun noch etwas Pulver auf die Drehgestell-Wangen gerieben und schon wirkt der Vierachser wie im harten Einsatz stehend.

Einen guten Erfolg bei glatten Personenwagen-Wänden erzielt man, wenn man auf den Alterungslack verzichtet und die Farbpigmente direkt aufträgt. Das ist zwar mühsamer, weil nur wenig Pulver hängen bleibt, aber der Auftrag ist besser kontrollier- und korrigierbar. So ergibt sich ein vorbildgerecht weicher Übergang zwischen behandelten und unbehandelten Partien. Verdreckte Vorbild-Personenwagen sind selten, da sie gelegentlich durch die Waschanlage rollen. Wer seine Modelle nicht dauernd befummeln muss, sollte auf eine nachträgliche Fixierung der Pigmente mit Klarlack-Spray verzichten. Man erhält so ein Modell, das einen geringen Verschmutzungsgrad aufweist. Wer mehr Dreck sehen möchte, kann die zu verschmutzenden Partien vorher mit handelsüblichem Mattlack einsprühen.

Mit dem Patina-Set kann man einfach Modellbahnartikel mit Betriebsspuren versehen. Für das Set sind zehn Euro über die Ladentheke zu reichen. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Vielseitig verwendbare Pulverfarben; Pulver frei mischbar

KONTRA Verbesserungswürdiger Alterungslack

PREIS Etwa 10 Euro

URTEILE 3 Schluss-Signale und ein halbes

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Nachgebaut

Mit dem IFA F9 startete die junge DDR ins Pkw-Zeitalter. Modell-Mobile aus Dresden überrascht mit einer Reihe von H0-Modellen.

Im Jahre 1950 stellte das Zwickauer Audi-Werk einen Nachbau des schon 1940 erstmals präsentierten DKW F9 vor. Die Karosserie für diesen ersten Pkw aus DDR-Produktion stammte vom benachbarten Horch-Werk. Bis zum Jahr 1953 entstanden insgesamt 1616 Fahrzeuge. Zuerst wurden die Limousine und noch im selben Jahr der Kombi und ein Kübelwagen für die DDR-Volkspolizei vorgestellt. Schon 1951 folgte ein viersitziges Cabriolet. 1953 verlagerte man die Produktion des F9 nach Eisenach, wo er in den vorgestellten Varianten noch bis 1956 die Werkshallen verließ. Die Fahrzeuge liefen zum Teil bis in die 70er-Jahre.

Die Dresdner Firma „Modell-Mobil" von Matthias Schmidt hat nun nach Original-Dokumentationen gleich eine ganze Serie dieser für die junge DDR typischen Pkw aufgelegt. Die Modelle werden in der Ukraine in Handarbeit gefertigt.

Die Fahrzeuge sind maßstäblich und treffen die jeweilige Form des Vorbildes exakt. Der Kühlergrill ist fein graviert, und das IFA-Werksignet auf der Fronthaube ist zumindest gut angedeutet. Die Zierleisten sind metallfarben abgesetzt, ebenso weitere Details wie Heckklappen- und Tankverschluss, Felgen und Türgriffe. Alle Varianten haben gut gravierte Sitze, Lenkrad und im Falle des Cabriolets sogar ein mit einzelnen Instrumenten angedeutetes Armaturenbrett. Wenn man etwas kritisieren möchte, dann allenfalls, dass die Verglasung im Modell nicht mit der Fahrzeughülle abschließt und auf die Nachbildung von Scheibenwischern verzichtet wurde.

Die Modelle können über den Fachhandel oder direkt bei Modell-Mobil Dresden, An der Flutrinne 45, 01139 Dresden, Tel. (0351) 8030521, Fax (0351) 8487847, E-Mail modellmobil@aol.com, bezogen werden. Weitere Modelle sind in Planung. *Henning Bösherz*

Auf einen Blick

PRO Interessante Vorbilder; Maßstäblichkeit; gute Formgebung; Details farblich abgesetzt; viele Varianten

KONTRA Einfache Verglasung; keine Scheibenwischer

PREIS Etwa 17 bis 19 Euro

URTEILE 3 Schluss-Signale und ein halbes

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

In Vorbild und Modell eine wertvolle Sammlung: Kombi, Limousine, offenes Cabrio und geschlossenes Cabrio.





Omni-Bus

Nach Erscheinen des antriebslosen Schi-Stra-Busses wurde Brekina bestürmt, auch eine motorisierte Ausführung zu entwickeln.



Unter der Bestuhlung sitzt die Digital-Schnittstelle. Statt zum betagten Riesen-Decoder greift man besser zu modernen kleinen Typen.

Omnibus ist lateinisch und heißt „für alle". Nachdem es bislang von Brekinas Schienen-Straßen-Bus nur Standmodelle gab, können Modelleisenbahner jetzt auch von Brekina einen angetriebenen Bus ordern. Für alle bezieht sich zukünftig auch auf die Modellbahn-Systeme, da neben dem an dieser Stelle präsentierten Gleichstrom-Bus eine Wechselstrom-Digital-Ausführung kommen wird. Zweileiter-Digital-Fahrer dürfen sich angesprochen fühlen, da eine Schnittstelle nach NEM 652 an Bord ist.

Die dem Modell beiliegende Presseinformation erzählt von der Geschichte des angetriebenen Modells, das die Teninger eigentlich gar nicht geplant hatten. Doch standen viele Interessenten auf dem Standpunkt, dass der Schienen-Straßen-Bus ja ein Triebfahrzeug wäre, er darum auch im Modell angetrieben zu sein hätte. Diese Meinung der Modellbahner überraschte Brekina bei der Vorstellung des Modells vor gut zwei Jahren. Nachdem Umbau-Spezialisten den eleganten Bus zum Fahren gebracht hatten, entschieden die Brekina-Ingenieure, dass sie das auch könnten. Ohne das Ergebnis vorweg zu nehmen, kann man sagen, dass Brekina sich gerne weitere Schienenfahrzeuge zum Vorbild nehmen darf.

Trotz des wahrlich nicht überreichlichen Raumes gelang es, den Durchblick zu wahren. Wegen der flachen Bauweise des Busses war es aber nicht möglich, den Motor aus dem Innenraum zu verbannen, weshalb im hinteren Teil des Busses die Darstellung der Sitze fehlt. Der Antrieb wirkt auf die vordere Achse des hinteren Leitgestells. Die Räder sind beide mit Haftringen belegt, um eine ausreichende Traktion zu gewährleisten. Alle Räder neh-



Von oben betrachtet, fällt die filigrane Ausführung der Leitgestelle auf.



„Ich will einen Motor", „digital muss schon möglich sein", „bitte auch für Mittelleitersysteme": Der Brekina-Techniker notiert gelassen die Wünsche der Modellbahner.

men Strom ab. Beim Original lagen die angetriebenen Hinterräder des Busses auf den Schienen auf und sorgten für den Vortrieb. In modellbahnüblichen Radien hätten die Räder aber bei Realisierung dieses Konzepts den Kontakt zur Schiene verloren und der schöne Bus hätte von der Rettungslok geborgen werden müssen. Mit dem direkten Antrieb umgeht man derlei Schwierigkeiten.

Flüsterleise setzt sich der Bus bei 3,1 V mit gerade einmal 1 km/h in Bewegung. Die umgerechnete Vorbild-Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h erreicht das Epoche-III-Fahrzeug bei 11,9 V. Im Gegensatz zum Vorbild, das ein kräftiges Motorengeräusch verbreitete, bleibt das Modell akustisch sehr dezent. Steigungen von sechs Prozent meistert der Bus ebenso wie Minimalradien von 419 mm. Wegen der eingeschränkten Schwenkbarkeit des hinteren Drehgestelles um die Fahrzeugquerachse müssen Beginn und Ende einer Steigung gut ausgerundet sein.

Angesichts der sehr guten Fahreigenschaften könnte man denken, dass Brekina schon Jahrzehnte Erfahrung im Bau von motorisierten Schienenfahrzeugen hätte, obwohl auch da, wie uns die Großen der Branche immer wieder lehren, noch einiges schief gehen kann. Bei der Umrüstung auf Digital-Betrieb kann dagegen nichts schiefgehen, ist doch eine Schnittstelle nach NEM 652 an Bord. Zu dieser gelangt man, indem man die Seitenwände spreizt und das Gehäuse zunächst vorne, dann hinten anhebt. Unter einem abnehmbaren Teil der Innenverkleidung sitzt die Schnittstelle, über der sich etwas Raum für einen Decoder findet. Da die Belastung durch den Antrieb gering ist, sollte ein für N-Fahrzeuge entwickelter kleiner Decoder ausreichen, der unter der Bestuhlungs-Imitation Platz findet.

Bei der Formgebung spielt Brekina die ganze Erfahrung aus 25 Jahren Kunststoff-Modellbau aus. Dabei ist erwähnenswert, dass bei der Fertigung von vergleichsweise kleinen H0-Pkw eine Formtrennkante →



„Operation gelungen", notiert der Brekina-Techniker. Glücklicherweise fand der Hersteller einen kleineren Motor als den, der da neben dem Bus liegt.

MESS- UND DATENBLATT

Schienen-Straßen-Bus der DB von Brekina in H0

Steckbrief

Hersteller: Brekina, Teningen
Bezeichnung: NWF BS 300
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2003/2004
Epoche: IIIa
Katalognummer: 63010
Im Handel seit: Juni 2005
Andere Ausführungen: Standmodell, später Wechselstrom-Ausführung
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 164 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 419 mm
Kupplung: Keine
Normen: NEM, CE
Preis: 100 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Achslager auf alle 8 Räder
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Keine
Digitale Schnittstelle: NEM 652

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf 1. Achse des hinteren Leitgestells
Schwungmasse: Keine
Haftreifen: Zwei
Zugkraft: Ausreichend, um eine Sechs-Prozent-Steigung zu befahren

Service

Gehäusedemontage: Gehäuse spreizen und zunächst vorne, dann hinten abheben
Innenteile: Schmierung von Schnecke und Zahnrad bei abgenommenem Gehäuse durch Öffnung im Heck möglich. Bei Abschrauben der Inneneinrichtung erlischt der Garantieanspruch!
Zurüstteile: Keine
Bedienungsanleitung: Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kunststoff-Klarsichtverpackung
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler



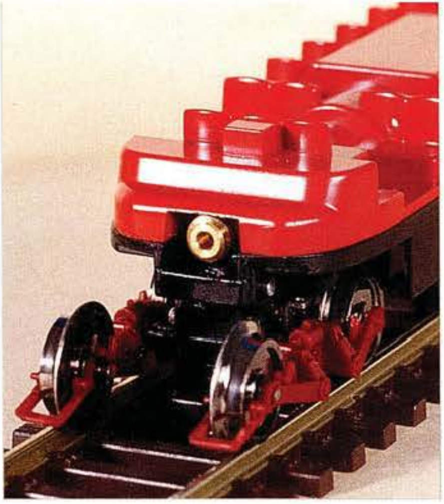


U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Gesamtlänge	12550	144,3	152
Breite	2500	28,7	28,8
Raddurchmesser	850	9,8	9,8
Achsstand der Leitgestelle	1900	21,8	21,8
Länge Bus	11300	129,9	128,4

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	3,1	1	–
Kriechen	2,9	<1	–
U_{Nenn}	12	121	44
V_{max}Vorbild	11,9	120	44
bei 80 km/h	10,3	80	22

mehr auffällt als bei einem großen H0-Wagen. Auch müssen Scheiben präzise und möglichst bündig mit der Außenhaut eingesetzt werden. Säulen haben dünn zu sein, sollen sie nicht grob wirken. Die dafür notwendige Technik findet sich bei Brekina. Kein Wunder also, dass der Schi-Stra-Bus durch filigrane Stege zwischen den passgenau eingesetzten Fenstern glänzt. Auch die allseits gerundete Stromlinienform des von den Nordwestdeutschen Fahrzeugwerken (NWF) gefertigten Busses wurde überzeugend im H0-Maßstab umgesetzt. Durch die notwendige Beweglichkeit der mit NEM-Rädern ausgestatteten Leitgestelle vergrößerte sich die Gesamtlänge um etwa 7,7 mm. Feingliedrig fielen die Details an den aus Kunststoff gefertigten Drehgestellen aus. Wer ein so schönes Modell auf die Räder stellt, hätte aber sicher eine Stirn-, eventuell sogar eine Innenbeleuchtung realisieren können, auf die der Käufer derzeit verzichten muss. Auch ein Triebfahrzeugführer, oder sollte man ihn lieber Busfahrer nennen, ist nicht an Bord. Vom Käufer anzubringende Zurüstteile gibt es keine. Die filigranen Außenspiegel und die aus Metall gefertigten Stoßbügel sind bereits ab Werk montiert. Im Gegensatz zum bereits seit geraumer Zeit angebotenen Standmodell kann man die Leitgestelle nicht abnehmen,



Bei abgenommenem Gehäuse kommen Schnecke und Zahnrad zum Vorschein. Vorsicht! Bei Abnahme der mit versiegelten Schrauben gesicherten Motorabdeckung erlischt der Garantie-Anspruch!



Unsichtbar bleibt der Antrieb auf die erste Achse des hinteren Drehgestells.

um eine Fahrt auf der Straße zu simulieren. Die Farbgebung und Bedruckung sind ohne Fehl und Tadel. Wer sich fragt, wie denn die Originale aussahen, der kann ein sogar betriebsfähiges Exemplar im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen oder auf Sonderfahrten bestaunen. Im Regeleinsatz standen die letzten der 50 gebauten Zwei-Wege-Busse im Jahre 1967. Finale Einsatzstrecke war die am Modell angeschriebene zwischen Koblenz und Betzdorf. Für angemessene 100 Euro kann man sich ein schönes Stück Exotik auf die Epoche-IIIa- oder -V-Anlage holen. *Jochen Frickel*

TERMINE + TREFFPUNKTE

VORBILD

Dauerfahrbetrieb

Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, jew. Sa/So; Do 26. - Di 30.08. Sonderfahrplan zum Brokser Heiratsmarkt auf der Hoyaer Eisenbahn; www. museumseisenbahn.de, Tel. (04252) 93000.

Waldeisenbahn Muskau, jew. Sa/So; auch Do 18., 25.08.; Fr 02. - So 04.09. Tag der Sachsen in Weißwasser, Sonderfahrplan; www.waldeisenbahn.de, Tel. (03576) 207472.

Härtsfeld-Museumsbahn, jeder 1. So im Monat; So 11.09. Tag des offenen Denkmals; Tel. (0172) 9117193, www.hmb-ev.de.

Volkach-Astheim – Seligenstadt (DB-Anschluss), So und Feiertage, www.mainschleifenbahn.de.

Gerolstein – Kaiseresch, Sa/So und Feiertage, www.eifelquerbahn.de, Tel. (06591) 9829255.

Müncheberg – Buckow, jew. Sa/So und Feiertage, www.buckower-kleinbahn.de.

Kandern – Haltingen, jew. So; 11.09. besonderer Fahrplan; www. kandertalbahn.de, Tel. (07626) 972356.

Sauschwänzlebahn Blumberg-Zollhaus – Weizen, Mi, Do, Sa/So, www.wutachtalbahn.de, Tel. (07702) 51200.

www.ruhrtalbahn.de, jew. Fr, So mit VT 98 von Dahlhausen nach Hagen; So 04.09. Dampf-Museumszug, Tel. (01805) 5557771132.

www.eisenbahnmuseum-bochum.de, Mi, Fr, Sa/So jew. 10 - 17 Uhr, Sa/So 17./18.09. Museumstage.

Frankenwaldbahn, jew. So; 11., 25.09. Dampfbetrieb; www. dfs.ebermannstadt. de, Tel. (09194) 794541.

www.parkeisenbahn.de, Berlin-Wuhlheide, jeden Fr Fahrten mit der Handhebeldraisine; Tel. (030) 5389260.

www.pressnitztalbahn.de, jew. Sa/So; 27., 28.08. Fahrten zum Schulanfang; Tel. (037343) 80800.

Parkeisenbahn Syratal in Plauen/Vogtl., Di - Fr 14 - 18, Sa/So sowie Feiertage 10 - 18 Uhr, Tel. (03741) 225601.

Tiroler Museumsbahn Innsbruck, Stubaitalbahnhof, jew. Sa, Zubringerfahrten mit hist. Tram, www.tmb.at, Tel. (0043) (664) 1116001.

www.oechsle-bahn.de, Warthausen – Ochsenhausen, jew. Sa, So, Feiert. sowie jeden 2. und 4. Do im Monat, Tel. (07352) 922026.

www.waelderbaehnle.at, Bregenzerwaldbahn Bezau – Schwarzenberg, jew. Sa/So.

Bis Fr 30. 12.

Der Spazierstock des Eisenbahndirektors – Objekte der Begierde, Sonderausstellung des DB-Museums in Nürnberg, Di - So 9 - 17 Uhr.

Fr 19. 08.

Traditionszug zum Vollmond, Pendelfahrten Friedewald – Moritzburg. (1)

Fr 19. 08. bis So 21.08.

Bw-Fest im ehem. Bw Berlin-Schöneweide, Sa/So jew. 10 - 18 Uhr; Fr, Sa abend große Lokparade. (5)

Sa 20.08.

Mondscheinfahrt bei der Fichtelbergbahn, www.fichtelbergbahn.de, Tel. (037348) 1510. Auch Sa 03.09.

Sa 20.08. und So 21.08.

www.bergwerksbahn.de, Int. Modelldampftage im Mansfeld-Museum, stündliche Fahrten ab Benndorf und Hettstedt, Tel. (034772) 27640.

Fahrzeugausstellung und Bfs-/Bw-Fest in Lutherstadt Wittenberg, Est. DB Regio (ehem. Bw), jew. 10 - 18 Uhr, Fotografen ab 8.30 Uhr, Tel. (0172) 9476750.

Sa 20.08. bis Sa 27.08.

Dampfloks und Dampfmaschinen in Ostengland, DGEG Studienfahrten, Tel. (02841) 537216, reisen@dgeg.de.

So 21.08.

Teddybärtag beim Alb-Bähnle Amstetten – Oppingen, www.ulmer-eisenbahnfreunde.de, Fax (07331) 7979.

Historische Triebwagen im Berliner Straßenbahnnetz, Tel. (030) 2563308, www.dvn-berlin.de. Auch So 11.09.

Mit dem Dampfzug von Preußisch Oldendorf nach Bohmte, www.vereine.minden.de/mem, Tel. (0571) 58300. Auch So 18.09.

www.muttenthalbahn.de, Zeche Theresia in Witten-Bommern, Tel. (0177) 4938504. Auch So 04., 18.09.

Fr 26.08. bis So 28.08.

Weinfest in Naumburg, www.ringbahn-naumburg.de.

Sa 27.08.

Mit 03 2204 von Cottbus nach Wroclaw/Breslau, www.lausitzerdampflokclub.de, Tel. (035601) 56254.

Mit E 18 47 von Berlin zu den Störtebekerfestspielen nach Rügen. (5)

Mit 52 8177 und Traditionszug von Berlin nach Hoyerswerda und Schwarze Pumpe. (5)

Sa 27.08. und So 28.08.

100 Jahre Tram und Dorffest in CH-Allschwil, Zubringerlinie des Tramclubs Basel, Sa 13.30 - 20, So 13.30 - 17 Uhr, www.tramclub-basel.ch.

Sa 27.08. bis So 04.09.

Great Britain in Steam. (3)

Sa 27.08. bis Di 06.09.

Transsilvanien-Express, Rumänien. (3)

So 28.08.

Fahrtag der Elektrischen Straßenbahn Solingen-Kohlfurth – Cronenberg, Tel. (0202) 470251. Auch So 11., 25.09.

www.wilder-robert.de, Dampfzüge Oschatz-Süd – Kemmlitz, Tel./Fax (034362) 37541. Auch So 25.09.

Mit dem Preußenzug von Minden-Oberstadt nach Kleinenbremen und Hille, www.vereine.minden.de/mem, Tel. (0571) 58300. Auch So 11.09.

Lokalbahn Amstetten – Gerstetten, www.alb-bahn.de.

Bahnhofsfest in Rheinsberg. (5)

Sa 03.09.

Samstagabendfahrten Radebeul Ost – Moritzburg. (1)

Von Cottbus zu den Dampfloktagen nach Meiningen, www.lausitzerdampflokclub.de, Tel. (035601) 56254.

Mit dem Schienenbus durchs Ruhrgebiet, Tour de Ruhr, Tel. (0203) 4291919.

Von Berlin mit 03 1010 zu den Dampfloktagen nach Meiningen. (5)

Sa 03.09. und So 04.09.

11. Dampfloktage in Meiningen, Lokschau, Modellbahnbörse u.m., jew. 9 - 17 Uhr, www.dampf-lokwerk.de, Tel. (03693) 851602.

Fahrtage bei der Prignitzer Kleinbahn „Pollo", www.pollo.de, Tel./Fax (033982) 60128.

100 Jahre Feldbahnlokschuppen Wiesloch, Oldtimer- und Fahrzeugschau, Sa 15 - 20, So 10 - 17 Uhr, Tel. (06222) 60807, rafael.dreher@t-online.de.

Schuppenfest des EC in 06449 Aschersleben, Magdeburger Chaussee 2, Schuppen IV, jew. 9 - 17 Uhr, Tel. Heim (0170) 6855983.

Sa 03.09. bis Sa 10.09.

Donau-Nostalgie-Kreuzfahrt. (3)

So 04.09.

Fahrten zum Radeburger Vogelscheuchenfest. (1)

Dampfzahnradbahn Rorschach – Heiden, www.ar-bergbahnen.ch, Tel. (0041) 718911852.

„Bella Figura", Miniaturfiguren zur Modellbahn, und „Eisenbahn in der Malerei" im Alten Bahnhof Lette (Kr. Coesfeld), 15 - 18 Uhr, Tel. (02541) 800154.

Do 08.09. bis So 11.09.

Schmalspurfestival in Radebeul. (1)

Sa 10.09.

Mit dem Dampfzug der BEF zum Bauernmarkt nach Schmachtenhagen, www.berliner-eisenbahnfreunde.de, Tel. (033397) 72656.

Mit 01 1066 von Ulm nach Bebra, historischer-dampfschnellzug@t-online.de, Tel./Fax (04385) 5119.

Drachenfels-Express, mit dem „Roten Brummer" ab Dorsten über Gelsenkirchen – Essen nach Königswinter, www.historische-eisenbahn-gelsenkirchen.de, Fax (0209) 499168.

So war die Bahn in den 70er-Jahren, Super-Acht-Filmabend im Alten Bahnhof Lette (Kr. Coesfeld), 19 Uhr, Tel. (02541) 800154, www.bahnhof-lette.de.vu.

Sa 10.09. und So 11.09

110 Jahre RüKB: Sa Bahnhofsfest in Putbus 10-18 Uhr, So Fotosonderzug mit 99 4632 und 99 4652. Tel. (038301) 80112, www.rasender-roland.de.

„MD gesammelt", Ausstellung auf der Messe Magdeburg und Museumstage im Bw Sudenburg mit Pendelverkehr, www.ignah.de, Tel. (0391) 5485519.

So 11.09.

115 Jahre Bahnhof Langenau (Sachsen), historische Ausstellung, Draisinenfahrten uvm., Tel. (037322) 3706.

Mansfelder Bergwerksbahn, Zugbetrieb vsl. mit V10C, www.bergwerksbahn.de, Tel. (034772) 27640.

Bahnhofsfest in Gerstetten, Fahrbetrieb Lokalbahn von Amstetten und „Alb-Bähnle" Amstetten – Oppingen, www.alb-bahn.de.

Straßenbahnmuseum Stuttgart-Zuffenhausen, Sonderausstellungen, www.shb-ev.de, Tel. (0711) 822210.

www.ringbahn-naumburg.de, Fahrtag.

Tag der offenen Tür im historischen Bw in 49828 Neuenhaus, mit Modellbahnbörse, www.graf-mec.de.

www.ferienlandcrispendorf.de, Fahrtag auf dem Rundkurs mit Akku-Lok EA 44-01, 14 - 17 Uhr, Tel. (03663) 401863.

Sa 17.09.

Brassens-Festival im Lokschuppen Bas-

Die häufigsten Adressen

Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. **Traditionsbahn Radebeul e.V.**, Sidonienstr. 1a, 01445 Radebeul, Tel. (0351) 46148001, www.traditionsbahn-radebeul.de.
2. **Breidenbach Veranstaltungs GmbH**, Postfach 1105, 48600 Ochtrup, Tel. (02553) 98773, www.breidenbach-Veranstaltungen.de.
3. **IGE Bahntouristik**, Am Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, www.bahntouristik.de, Tel. (09151) 90550. Dort auch aktuelle und zusätzliche Reisen erfragen!
4. **Adler-Spielzeugmärkte**, M. & RP. Cremer Veranstltungen, Bismarckstr. 16, 40721 Hilden, www.adler-maerkte.de, Tel. (02103) 51133.
5. **Dampflokfreunde Berlin e.V.**, Postfach 900211, 12402 Berlin, Tel. (0331) 6006706, Fax (0331) 6006708, www.dampflokfreunde-berlin.com.

dorf, Sonderzug ab Hp. Berlin-Wilhelmsruher Damm, www.berliner-eisenbahnfreunde.de, Tel. (033397) 72656.

Mit 528177 über die Müglitztalbahn nach Altenberg. (5)

Sa 17.09. und So 18.09.

Dampflokfest im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, jew. 10 - 18 Uhr, www.museumsbahn.de, Tel. (06151) 377600.

So 18.09.

„Pengel-Anton" Ahaus – Alstätte, mit Modellbahntag in Alstätte, www.euregio-eisenbahn.de, Tel. (0281) 1647431.

Dampflok-Rundfahrt durch die Sächsische Schweiz. (5)

Mi 21.09. bis So 25.09.

Dampflokherbst im Dreiländereck. (3)

Sa 24.09. und So 25.09.

Wunstorf – Mesmerode mit 897513 (DBG) und VT 508 (OHE), Fahrzeugschau der OHE in Wunstorf. www.stmb-ev.de; S. Aussum, Tel. (05031)176893.

Sa 24.09.

Cottbus – Senftenberg – Ruhland – Meißen mit 351019-5, www.lausitzer-dampflokclub.de, Tel. (035601) 56254.

Historischer Postschnellzug Frankfurt/Main – Konstanz u. zur. mit 011066, www.uqp.de/Bahnpost, E-Mail: BAr-Ge.Bahnpost@lycos.de.

Sa 08.10.

Dampf in den 60er-Jahren – Rundfahrt ab Zürich mit B 3/4 1367, Tel. (0041 79) 3559974, www.steam-adventure-tours.ch oder www.sbbhistoric.ch, Achtung: Meldeschluss Do 15.09.!

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, Kehrwieder 2, tägl. 9.30 - 18 Uhr, Di bis 21 Uhr, Sa/So 8.45 - 20 Uhr.

www.daskleinebahnmuseum.net.tc, A-2571 Altenmarkt/Triesting, jew. Sa/So 13 - 18 Uhr, Hauptstr. 34, Tel. (0043 664) 2736710.

Modellbahnland Padderow in 17391 Neetzow, www.vorpommern.de/Kultur/Veranst, Tel. (039721) 56598.

Spur-I-Anlage im Museum für Hamburgische Geschichte, Vorführungen Di - Sa 11, 12, 14 und 15 Uhr, So auch 16 Uhr, www.mehev.de, Tel. (040) 314435.

Loxx Miniatur-Welten in Berlin, Meinekestr. 24, tägl. 10 - 18 Uhr, www.loxx-berlin.de, Tel. (030) 44723040.

www.modellbahnschau-oberschwaben.de in Oggelshausen bei Bad Buchau am Federsee, tägl. außer Mo 10 - 18 Uhr, Tel. (07582) 933199.

Mi 17.08.

Modelleisenbahnmuseum in 88339 Bad Waldsee, 14.30 Uhr, Tel. (07524) 941342. Auch Mi 31.08., 14., 28.09.

Sa 20.08. und So 21.08.

Tag der offenen Tür bei Auhagen, Marienberg OT Hüttengrund, Tel. (03735) 668466, www.auhagen.de.

Modellbahnbetrieb in A-Klagenfurt, Dieselgasse 3, Sa 14 - 18, So 10 - 13 Uhr, http://klagenfurt.stellwerk.info. Auch Sa/So 3./4. und 17./18.09.

So 28.08.

Tauschmarkt in Zwickau, Haus der Modellbahn, Crimmitschauer Str. 16, 9 - 13 Uhr, Tel. (0375) 215066.

Börse in 45721 Haltern, Seestadthalle, Am Lippspieker, 11 - 16 Uhr. (2)

Börse in Düren, Haus der Stadt, Stefan-Schwer-Str. 4, 11 - 16 Uhr. (4)

Börse in Hamburg, Hamburg-Haus Eimsbüttel, Doormannsweg 12, 15 - 18 Uhr, Tel. (040) 6482273.

Fr 02.09. bis So 04.09.

Ausstellung der AG Meißen in 01665 Käbschütztal OT Großkagen, Nr. 11 (ehem. Gasthofsaal), jew. 10 - 18 Uhr, Tel. Georgi (0172) 6574585.

Sa 03.09.

Börse des MEC Cunersdorf/Crottendorf in Sehmatal-Cranzahl, Turnerheim, 10 - 15 Uhr, www.emec-cc.de.

Börse in Rostock-Reutershagen, Hawermannweg 15-19 (Opel Krüger), 10 - 14 Uhr, Tel. (0381) 7697579.

Modellbau-Flohmarkt in 88459 Tannheim, Walterstr. 1.

Börse in Leipzig, Hauptbahnhof, 10 - 14 Uhr, www.modellbahnboerse-berlin.de.

Sa 03.09. und So 04.09.

Börse und Ausstellung zu den 11. Meininger Dampfloktagen, Dampflokwerk und Marstall, Tel. (0170) 4877354.

5-Zoll-Freilandanlage in CH-8192 Glattfelden, 11 - 17 Uhr, Tel. (004179) 674 5830, http://mypage.bluewin.ch/mbg.

„Safttreffen" in Zörbig, Gartenbahn, Modellboote und Truck-Trial, www.bahnrolli.de, Tel. (03494) 504025.

Ausstellung der EF in 34582 Borken (Hessen), Am Güterbahnhof (Raiffeisen-Tankstelle), Sa 13 - 18, So 10 - 17 Uhr.

So 04.09.

Börse in Oldenburg (Oldb.), Weser-Ems-Halle, Europaplatz, 11 - 16 Uhr. (2)

Modell-Fahrtag im DB-Betriebswerk Karlsruhe-Bulach, Petergraben, ab 10 Uhr, www.dampflokfreunde.com.

Börse in Köln, Gürzenich, Martinstr., 11-16 Uhr. (4)

Börse in Dresden, Robotron (Zinzendorfstr.), 10 - 14 Uhr, www.modellbahnboerse-berlin.de.

Sa 10.09.

Europa-Tauschbörse für altes Spielzeug in 76646 Bruchsal, Sporthalle, Schnabel-Henning-Straße, 11 - 17 Uhr, Tel. (0033 38886) 3386.

Sa 10.09. und So 11.09.

2. Sebnitzer Modellbahntage, mit Tillig-TT-Clubtreffen und AKTT-Publikumsmesse, Tag der offenen Tür bei Tillig, Sa 9 - 18, So 9 - 17 Uhr, www.tillig.com od. www.aktt.de, Tel. (03462) 210482.

LGB-Jahres- und Echtdampftreffen in A-5310 Mondsee, S.K.G.L.B.-Museum, www. lotuslok.at, Tel. (0043 664) 2148119.

So 11.09.

Börse in Castrop-Rauxel, Europahalle, Europaplatz, 11 - 16 Uhr. (2)

Börse in 25335 Elmshorn, Norderstr. 18-20 (Autohaus Mohr), 11 - 15 Uhr, Tel. (040) 6482273.

Börse in 46485 Wesel, Niederrheinhalle, An de Tent, 11 - 16 Uhr. (4)

Lok-Land in Selbitz, Hofer Str. 14,12 - 17 Uhr, Tel. (09252) 92295.

Sa 17.09.

5. Nord-Treffen der IG Trix Express in 27749 Delmenhorst, AWO-Gemeinschaftszentrum, Lahusenstr. 5, ab 9 Uhr, Tel./Fax H. Mergel (04221) 43328.

Modell-Nachtfahrt im DB-Betriebswerk Karlsruhe-Bulach, Petergraben, ab 17 Uhr, www.dampflokfreunde.com.

79. Automodellbörse in Leipzig, Haus Prager Str. 28, Tel. (0341) 3016034.

Fr 16.09. bis So 18.09.

Modellbahnschau des MEC in Wismar, Veranstaltungshalle (alte Reithalle) am Bürgerpark, Fr, Sa 10 - 18, So 10 - 17 Uhr, www.mec-wismar.de.

Sa 17.09. und So 18.09.

1. Herbstfahrtage der LGB-Freunde Rhein-Sieg in 53340 Meckenheim, Mühlgrabenstr. 27 (Fa. Dunkelberg), www.lgb-club.de, Tel. (02226) 6808.

So 18.09.

Börse in Flensburg, Liebigstr. 1 (Jaguar-Nehrkorn), 13 - 16 Uhr, Tel. (0461) 20619.

Börse in 41460 Neuss, Stadthalle, Selikumer Str., 11 - 16 Uhr. (4)

Börse in A-Tulln, Stadtsaal, Nußallee, 9 - 12.30 Uhr, Tischbestellungen: boerse@kleinbahnsammler.viennaweb.at.

Modellbahntag in Alstätte, www.euregio-eisenbahn.de, Tel. (0281) 1647431.

Ausstellung u. Börse in 66497 Contwig, Turnhalle Goetheschule, 10 - 17 Uhr.

Sa 15.10.

Börse der EF in 88339 Bad Waldsee, Kursaal Stadthalle, 10 - 16 Uhr.

Ankündigungen in der Rubrik „Termine und Treffpunkte" können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als kostenpflichtige Anzeige geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 19 von Januar 2002. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

TV-TIPPS

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

- Das Programm von SWR3-Eisenbahn-Romantik:
  So 21.08., 16.45 Uhr: 75 Jahre Glacier-Express.
  Mo 22.08., 13 Uhr: Europäische Eisenbahnen – Luxemburg: Luxemburger Bahnmuseum.
  So 28.08., 16.45 Uhr: Die Stoomtram von der Zuidersee.
  Mo 29.08., 13 Uhr: Europäische Eisenbahnen – Schweiz: Rhone-Express – Vom Genfer See zum Matterhorn.
  So 04.09., 16.45 Uhr: Bahnen, Menschen und Modelle.
  Mo 05.09., 13 Uhr: Europäische Eisenbahnen – Frankreich: Dampfwolken zwischen Rhone und Isére.
  So 11.09., 16.45 Uhr: Die blaue Dampflok-Bibel – Das Leben des Horst Obermayer.
  Mo 12.09., 13 Uhr: Europäische Eisenbahnen – Italien: Eisenbahn an der ligurischen Küste.
  So 18.09., 16.45 Uhr: Road to Paradise – Seit 1832 fahren Züge zwischen Strasburg und Paradise in den USA.
- Wiederholungen von SWR3-Eisenbahn-Romantik: BR Mi 13 Uhr, HR Mi 15.50 Uhr, MDR Fr 16.30 Uhr, RBB Sa 16.55 Uhr, SWR Di 13.30 Uhr, NDR Do 13 Uhr.
- **Mi 17.08., 8.45 Uhr, NDR:** Nordbilder – Fahrt mit der Brockenbahn.
- **Fr 19.08., 11.30 Uhr, NDR:** Nordbilder – Molli-Fahrt entlang der Ostsee.
- **Mi 14.09., 15.30 Uhr, 3sat:** Wunderwerke aus Streichhölzern – Ein ungewöhnliche Sieg über Muskelschwund.

Lebens-Künstler

Modellbauer, Holzbildhauer, Maler: Als freischaffender Künstler hat sich der gelernte Elektroinstallateur Edgar Tinnefeld einen lang gehegten Lebenstraum erfüllt.

Bereits auf den ersten Blick bestechen Edgar Tinnefelds Ölgemälde durch ein ungewöhnlich hohes Maß an Präzision, welches sich gleichermaßen im Detail wie in der akkuraten perspektivischen Gesamtumsetzung wiederfindet.

Mit sicherer Hand kombiniert Tinnefeld vielerlei fotorealistische Elemente in seiner Fantasie zu einem ganz subjektiven Potpourri, was dem Betrachter jedoch kaum auffallen wird. Denn seine klassisch aufgebauten Bilder reflektieren nahezu perfekt das Flair einer meist längst vergangenen Realität. So finden selbst Museums-Schienenfahrzeuge in aktuellem Zustand auf Tinnefelds Leinwand endlich eine Verewigung im adäquaten Rahmen.

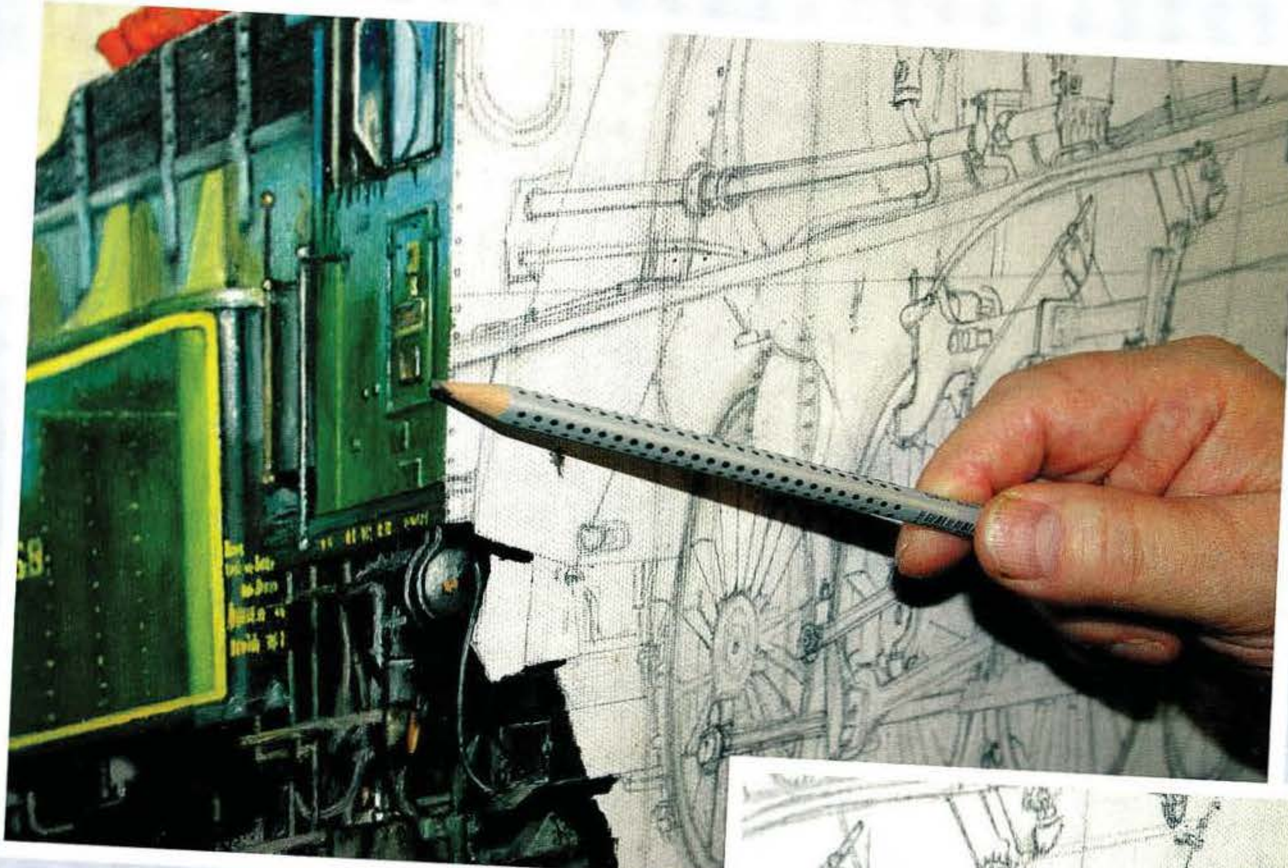
Als überaus kreativ erwies sich der 1938 in Flüren, Kreis Rees, geborene und in Wesel eingeschulte Edgar Tinnefeld bereits von Kindesbeinen an: Was mit Bleistift- sowie mit Federzeichnungen seinen Anfang nahm, mündete schließlich im Alter von knapp 14 Jahren in den Verkauf erster Aquarelle.

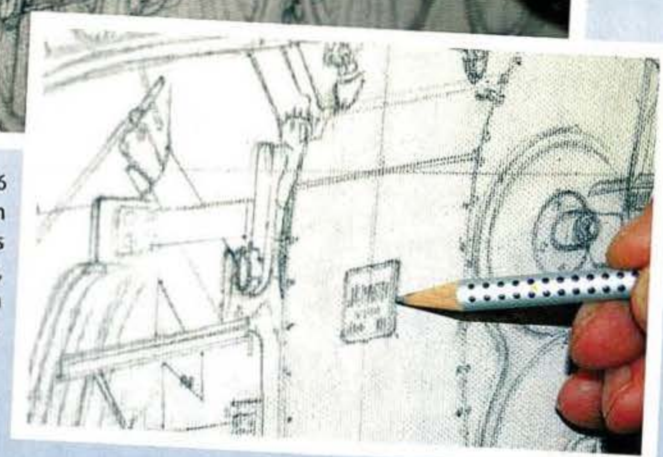
Durch Evakuierungen nach Magdeburg beziehungsweise Halberstadt hatte für Tinnefeld schon zu Kriegszeiten sein fortan sehr bewegtes, von stetigen Umzügen geprägtes Leben begonnen. So ging es nach 1945 zurück ins Ruhrgebiet, wo der vielseitig begabte junge Mann schließlich in Holten auch die Schule abschloss.

Während dieser Jugendjahre beschäftigte sich Tinnefeld nebenbei auch noch mit dem Aufbau einer Fleischmann-Modelleisenbahnanlage, deren Reiz allerdings im Zuge der Fertigstellung wieder verschwand. Schon damals kristallisierte sich



Edgar Tinnefeld in seinem Atelier: Das hier Gestalt annehmende Gemälde zeigt die Museumslokomotiven 01 066 und S3/6 3673 aus Nördlingen.



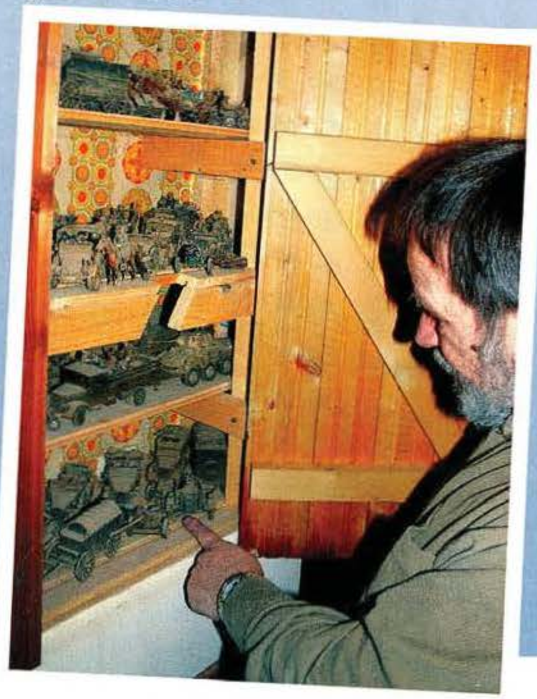


aus den charakterlichen Anlagen jener ewig ruhelose Tüftler heraus, ein dauernd kreativer Macher, welcher zur eigenen Zufriedenheit endgültig abgeschlossenen Projekten meist nicht mehr viel abgewinnen konnte und sich lieber neuen Herausforderungen stellte.

So überließ er die fertige Modellbahnanlage dem Spieltrieb seines Bruders und wandte sich zunächst dem professionellen Schiffsmodellbau zu. Zündender Funke waren seines ebenfalls technisch sehr begabten Vaters Verbindungen zur Marine und Kindheitserinnerungen an erste Nordseeküstenbesuche.

Der geneigte Leser erahnt jene für künstlerisch begabte Menschen so typische Getriebenheit durch die vielfältigen Mächte der Inspiration, welche allgemein ja nur selten logisch nachzuvollziehen sind. Trotzdem glitt Tinnefeld nie zu Sprunghaftigkeit oder Inkonsequenz ab, führte er doch alle je in Angriff genommenen Projekte mit Akribie zur Vollendung. Dabei entwickelte der Autodidakt neue Techniken und verbesserte gar technische Konstruktionen.

Zunächst entsteht die S3/6 rein zeichnerisch (r.), dann wird das Ölbild von links nach rechts farbig angelegt, wobei der Übergang zum Fotorealismus (o.) verblüfft.



Im kompletten Eigenbau entstanden auch die Modelle der Militär-Straßenfahrzeuge, gebaut im Maßstab 1:35.

Die Malerei begleitete ihn jedoch immer, auch während seiner Ausbildung zum Elektroinstallateur in Duisburg-Hamborn. Sie war gewissermaßen Ausgleich zur praktischen Auseinandersetzung mit nüchterner Physik und schlug jene entscheidende, bis heute bestehende Brücke zwischen Technik und Gefühl.

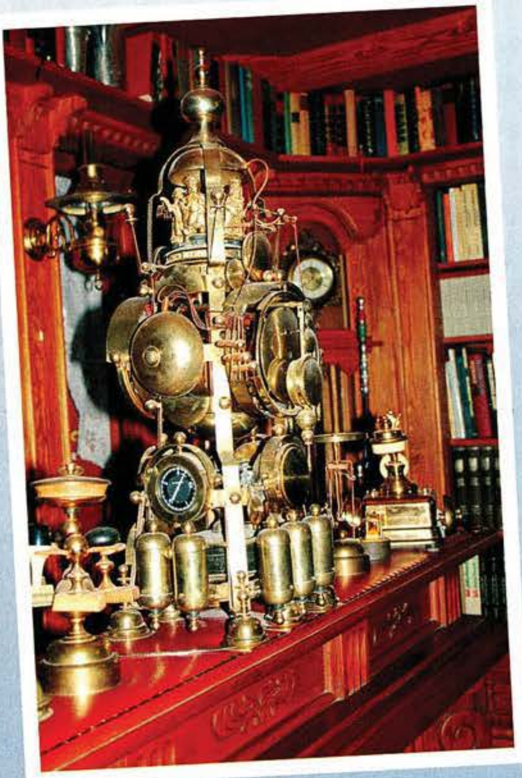
Noch nicht volljährig war für Edgar Tinnefeld die Malerei bereits so wichtig geworden, dass er allen Ernstes eine hauptberufliche Künstlertätigkeit in Erwägung zog. Zahlreiche im Düsseldorfer Millionärsviertel Hösel getätigte Bildverkäufe, hauptsächlich Ölgemälde →

„Alles, was ich mir im Leben gewünscht habe, habe ich bekommen!"



Das Künstler-Ehepaar Bärbel und Edgar Tinnefeld mit Schrankwand: Sie entstand im Eigenbau nach Renaissance-Vorbildern.

Fotos: Gauß



Marke Eigenbau aus Altmetall: Über ein mechanisches Zeit- und Schlagwerk sowie ein elektrisches Musikwerk verfügt diese ebenso große wie extravagante Tischuhr Tinnefelds.

mit Pferdemotiven, hatten sein Selbstbewusstsein enorm gestärkt. „Aber meine Mutter brachte mich dann wieder zur Vernunft, doch lieber etwas Ordentliches arbeiten zu wollen", schmunzelt Tinnefeld heute.

Über viele Jahre hinweg liefen nun Malerei und Beruf parallel. Inzwischen arbeitete Edgar Tinnefeld als Betriebselektriker bei der Duisburger August-Thyssen-Hütte. Dort faszinierten ihn nebenbei die betriebseigene Werksbahn sowie die Verladung im Rheinhafen.

In der Thyssen-Werkszeitung wurde der mittlerweile 25-Jährige erstmals publizistisch gewürdigt, nicht nur als Maler, sondern auch als Modellbauer mit seinen damaligen Schiffsnachbauten „Großer Adler v. Lübeck" und „Scharnhorst". In jener Zeit schloss Edgar Tinnefeld auch seine erste Ehe, aus der ein Sohn hervorging.

Nach sieben Thyssen-Jahren folgte die Umschulung zum Versicherungsinspektor. Ein Beruf, der ihm wenig gab und den er folglich auch nicht lange ausübte.

1968 eroberte Edgar Tinnefeld mit seiner ersten professionellen Schnitzerei, einem Pferd, die bildhauerische Holzbearbeitung als neues künstlerisches Medium. Was Folgen für den weiteren Lebensweg haben sollte.

Auf einen Blick

Name: Tinnefeld
Vorname: Edgar
Alter: Jahrgang 1938
Geburtsort: Flüren
Erlernte Berufe: Elektroinstallateur; Versicherungsinspektor; als Künstler Autodidakt
Familienstand: Verheiratet
Modellbauaktivitäten: 00-Modellbahn, Schiffsmodellbau, Dioramen und Straßenfahrzeuge in 1:35
Malerei: Blei- und Federzeichnungen, Aquarelle, Ölgemälde (seit 2003 Lokomotiv-Portraits)
Bildhauerei: Holz- und Zierschnitzereien
Möbelbau: Stilmöbel nach historischen Vorbildern
Kontakt: Rufnummer 07953/1358

Vor der Trennung von seiner ersten Frau, Eva, hielt sich der nun in Süddeutschland ansässige Individualist mit Gelegenheitsjobs über Wasser. Als Handelsvertreter gelangte Tinnefeld auch erstmals ins Hohenlohische, dessen rauer Charme sein Künstlerauge spontan faszinierte. Eine Vertreterstelle für Nürnberger Zierkerzen führte ihn nochmals ins Ruhrgebiet zurück, wo er auch mit Friedrich Johannes Zeh, einem ebenso kreativen Allroundkünstler, zusammenarbeitete. Als Hauselektriker im Hotel „Duisburger Hof" lernte Tinnefeld seine spätere Frau kennen: Die ebenfals künstlerisch begabte Bärbel heiratete er 1975, zu jener Zeit als Holzbildhauer bei einer namhaften Stuttgarter Stilmöbelfirma tätig. Damals entdeckte Tinnefeld auch die Schaftverschneidung für sich, jene kunstvollen Schnitzarbeiten an edlen Jagdwaffen.

Zwischen 1975 und 1980 entstanden zahlreiche Militär-Dioramen im Maßstab 1:35, deren Fahrzeuge Tinnefeld auch im Eigenbau fertigte. Letztere hat der rührige Tüftler noch, in einem Wandschrank.

Nach dem Konkurs der Stilmöbelfirma begann in Hausen bei Weil der Stadt endlich jenes freischaffende Künstlerleben, das Edgar Tinnefeld bereits als 20-Jährigem vorschwebte. Der kreative Stilmöbelbau konnte dabei das Ehepaar sogar ernähren. 1990 erwarben Tinnefelds ihr heutiges Haus in Blaubach bei Blaufelden: „Alles, was ich mir im Leben gewünscht habe, habe ich bekommen und ich wollte immer nach Hohenlohe!", betont der Lebenskünstler. Und hier erst inspirierte ihn die Eisenbahn bei der Rückkehr zur Malerei. *Michael Robert Gauß*

Kathedralen des Verkehrs

Nr. 4



Nr. 3



Nr. 2



Nr. 1



NEBENBAHNEN
Charme und Romantik unter Sachzwängen

„Ich verstehe nur Bahnhof": Auch mit diesem Spruch fand die Eisenbahn Eingang in den allgemeinen Sprachgebrauch. Nicht von ungefähr, denn der Bahnhof ist weit mehr als nur das Empfangsgebäude, ist ein überaus komplexer, selbst für regelmäßig mit der Bahn Reisende nur schwer zu durchschauender Bereich. Lassen Sie sich von uns mitnehmen auf eine spannende Reise durch Zeit und Raum, die Ihnen auch die Grundlagen für jede Modellbahnstation liefert.



Nr. 5

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:

MEB-Verlag GmbH
Bestell-Service
Lessingstr. 20
D-88427 Bad Schussenried

Bestellkarte

09/05

Bitte liefern Sie mir das Spezialheft zum Einzelpreis von € 9,80 inklusive Porto und Verpackung.

☐ Heft **Nr. 1** ______ Anzahl
☐ Heft **Nr. 2** ______ Anzahl
☐ Heft **Nr. 3** ______ Anzahl
☐ Heft **Nr. 4** ______ Anzahl
☐ Heft **Nr. 5** ______ Anzahl

Bei Bestellung von mehr als einem Heft bitte Anzahl angeben!

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

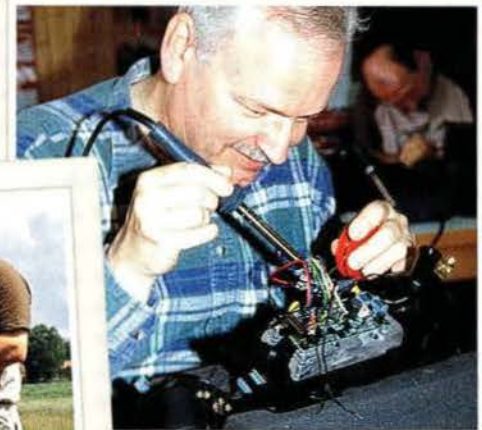
Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) Bankleitzahl

Bankinstitut: ______

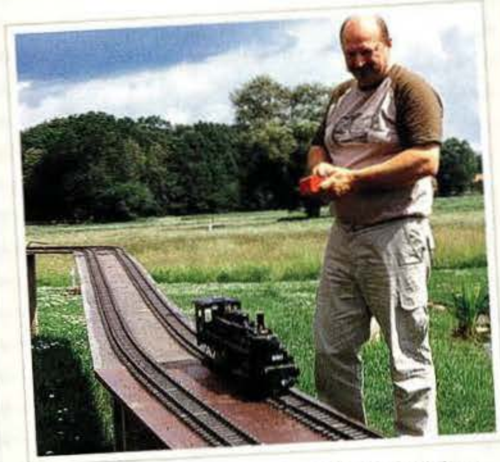
☐ Bargeld liegt bei

☐ Scheck liegt bei

Datum Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)



Der Umgang mit dem Lötkolben macht Joachim Labudde sichtlich Spaß.



Na bitte, sie fährt: Das Aha-Erlebnis nach dem Umbau kosten alle Gartenbahner weidlich aus.

Familienurlaub für den Gartenbahner inklusive Digital-Workshop: Der historische Amalienhof bei Bad Bevensen in der Lüneburger Heide macht beides möglich.

LOK-HOTEL



Mit Feuereifer wird gelötet und geschraubt. Auch Uwe Zimmath (vorn lks.) hat den Erfolg im Blick.

Masbrock? Noch nie gehört! Wo und was soll das sein? Ein Zentrum für urlaubsreife, aber digitalisierungswillige Gartenbahner aus aller Herren Bundesländer?

Dass das 120-Seelen-Dorf ein Ortsteil von Römstedt ist, hilft dem zwar die Heide, aber dort auch nicht jeden Flecken kennenden Gast nur bedingt weiter. „Ich hole Sie am Bahnhof Bad Bevensen ab", verspricht aber Willi F. Berger, der zusammen mit seiner Frau Barbara den historischen Amalienhof mit LGB-Zertifizierung führt.

Aha, Bad Bevensen, dieser beliebte Kurort in der Lüneburger Heide ist schon eher ein Begriff. „Nur sechs Kilometer von Masbrock entfernt", wirft Willi Berger ein. Was zur Not für den Bahnreisenden auch per Fußmarsch zu bewältigen wäre. Aber keine Sorge, auch in Bad Bevensen gibt es Taxis.

Wen das Lok-Hotel in der Heide lockt und wer mit der Bahn von weither anreist, kommt üblicherweise mit Umstieg in Hamburg-Harburg am schnellsten ans Ziel. Von Harburg geht's mit dem Metronom Richtung Uelzen über Lüneburg ins Hermann-Löns-Land.

Auch für mich und an einem Freitagabend treffe ich, Kamera und Notizblock griffbereit, auf dem Bevenser Bahnhof ein. Es dämmert schon, aber dass wir uns hier verfehlen könnten, ist, zumal um diese Uhrzeit, eher unwahrscheinlich.

Der zweigleisige Durchgangsbahnhof, ein Haus-, ein Außenbahnsteig mit Unterführung, macht einen ebenso übersichtlichen wie aufgeräumten Eindruck. Das ist man seinen Kurgästen wohl zweifellos schuldig, auch wenn deren überwiegende Mehrheit längst aufs Auto umgestiegen ist.



Eine herzliche Begrüßung später – gemeinsame Wurzeln im Kohlenpott, als der diesen Namen noch zu Recht trug, verbinden eben und seit unserem Treffen auf der Nürnberger Messe ist auch schon wieder geraume Zeit vergangen – tauchen Willi Berger und ich ins Dunkel der Nacht ein, kaum dass wir Bad Bevensen verlassen haben.

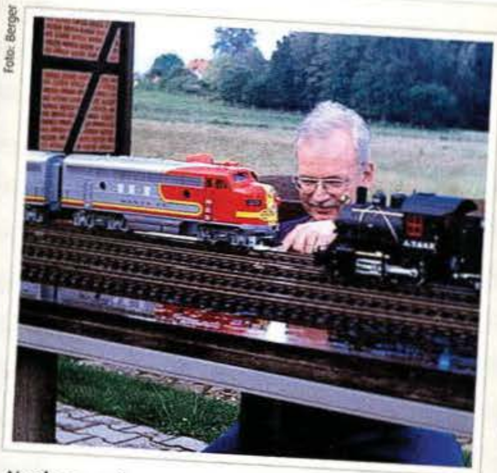
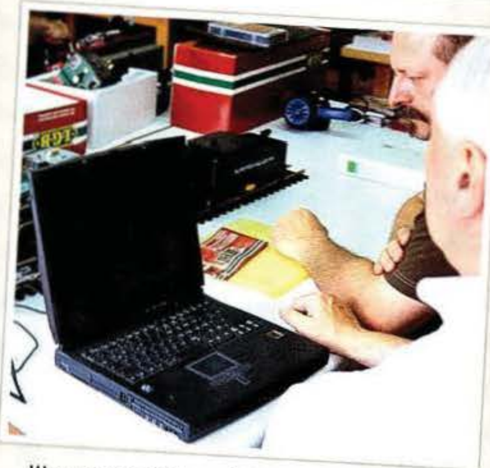


Foto: Berger

Na denn, auf zur ersten Probefahrt: Auch ein kurzer Regenguss bremst die Aktivitäten nur am Rande.



Wenn sonst nichts mehr hilft, wird am Laptop das Schalt- und Diagnoseprogramm aktiviert.

„In den Großstädten hat man längst vergessen, wie dunkel mondlose Nächte sein können", lacht Willi Berger und bremst kurz ab, als ein Elch, ach wo, natürlich Fuchs und Hase im Licht der Scheinwerfer auftauchen.

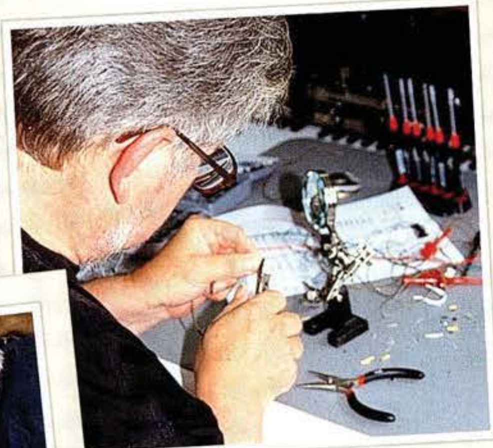
Und schon schwenken wir ein in eine mit Feldsteinen gepflasterte Zufahrt, gesäumt von warmes Licht verbreitenden Laternchen und hochstämmigen Buchen. Wo sich die Zufahrt hofartig verbreitert, schält sich das schopfwalmgedeckte Hauptgebäude des Amalienhofs aus der Dunkelheit.

Das regionalen Bautraditionen folgende Vierständer-Fachwerkhaus, erstmals urkundlich erwähnt anno 1564, verbreitet mit seinen Ziegelgefachen eine ausgesprochen wohnliche Atmosphäre. Kein Wunder, dass Willi Berger von „unserem kleinen Paradies" spricht!

Wir platzen mitten hinein in eine fröhliche Runde, die sich im reetgedeckten Gartenpavillon, zwischen Haupthaus →



Idylle zu Tagesanbruch: Vor Sonnenaufgang herrscht Ruhe am See, liegt die Teststrecke noch verwaist.



„Ach Gottchen": Hans Georg Schmidts Stoßseufzer wird zum Dauerbrenner.



„Das werden wir gleich haben": Seminarleiter Hans-Jürgen Schmalz springt notfalls selbst ein.

und ehemaliger Scheune stehend, eingefunden hat und über Lokdecoder, Soundmodule, Fernsteuerung und Rauchgeneratoren diskutiert. Nicht überraschend, sind hier doch Teilnehmer des aktuellen Digitaliserungs-Workshops versammelt, die schon einen erfahrungsreichen Seminartag unter Leitung von Hans-Jürgen Schmalz hinter sich haben.

Bunt gemischt ist die Gruppe: Der rüstige Rentner hockt neben dem Mittdreißiger, Frauen, Jugendliche, sogar Kinder mache ich in der Runde aus.

Allesamt Gartenbahner? „Nicht unbedingt", lacht Willi Berger und überlässt seiner Frau Barbara die Erklärung: „Bei uns kann das Angenehme mit dem Nützlichen verbunden werden, der Urlaub mit der Familie schließt das Hobby mit ein." „Weshalb", ergänzt Willi Berger, „auch nicht wenige unsere Seminare für einen ausgedehnteren Aufenthalt nutzen."

Was ich schon allein deshalb verstehen kann, weil die herzliche Aufnahme durch die Gastgeber nicht gespielt ist. Und die Wohlfühl-Ferienwohnungen in der umgebauten Scheune, die auch die Werkstatt und die Seminarräume aufnimmt, reizen ohnehin zum längeren Verweilen. Und das beheizte kleine Hallenbad lässt auch dann Ferienstimmung aufkommen, wenn sich der Herr Papa partout nicht von der ausgedehnten Gartenbahnteststrecke mit Seepartie trennen mag. Alternativ sind beispielsweise Radtouren in die Göhrde, Norddeutschlands größtes kompaktes Waldgebiet, oder entlang des Elbe-Seitenkanals bis hinauf nach Hamburg ein reizvolles Unterfangen.

Keine Qual der Wahl: Radtouren-Freuden oder digitales Leben

Aber halt, so schön die Umgebung auch ist, wir wollen doch unser Hauptaugenmerk statt den Heideklöstern oder den slawischen Rundlingen im Wendland den Fortschritten der Seminaristen bei der Digitalisierung ihrer zum Teil schon recht betagten, aber dadurch gewiss nicht weniger wertvollen Gartenbahn-Lokomotiven widmen.

Unter sachkundiger Anleitung von Hans-Jürgen Schmalz vom Stöckheimer Gartenbahn-Center in Braunschweig, unterstützt durch Stephan Schindler, sind unsere LGB-Bahner, sechs an der Zahl, bereits am zeitigen Samstag dabei, ihren mehr oder minder demontierten Maschinen digitales Leben einzuhauchen.

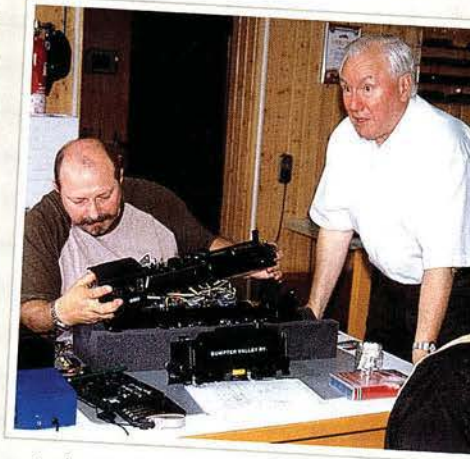
„Es gilt nun, das theoretisch Vermittelte zur praktischen Anwendungsreife zu bringen", doziert Schmalz. Nur gelegentlich muss er seine ganze Erfahrung in die Waagschale werfen, wenn etwas überhaupt nicht funktionieren will.

In der umgebauten ehemaligen Scheune finden die gemütlichen Appartements sowie Werkstatt und Seminarräume Platz.





Prachtvoll anzusehen: Schmidts US-Dampfer der New York Central überstand die Digitalisierung schadlos.



Fotos: Haucke

Auch stets Ansprechpartner: Diplom-Ingenieur, Computer-Fachmann und Hausherr Willi Berger (r.).

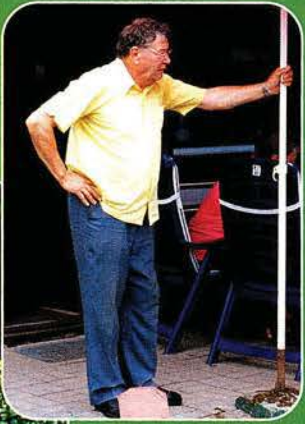
Noch plagt sich Jurist Joachim Labudde aus Bad Nauheim mit dem Soundbaustein für die Santa-Fe-Lok, versucht sich Uwe Zimmath, Werksdirektor im Ruhestand, mit Lötkolben und -zinn an der Stainz. USA-Fan Bernd Hieber, gelernter Werkzeugmacher aus Trebbin brütet kurzfristig über einer Pin-Belegung. Mainfranke Michael Wengerek, Bundeswehr-Zivilbeamter, staunt noch immer, wohin ihn der zufällige Erwerb einer Startpackung führte. „Ach Gottchen", seufzt derweil Hans Georg Schmidt, Ex-Reichsbahner, dem die Gartenbahn nach einem schweren Arbeitsunfall neue Lebensfreude gab. Auf der Teststrecke haben sie alle ihr Erfolgserlebnis.

Die nächsten Termine 2005: 10./11. September Einbau von Decodern, Geräuschmodulen etc. in LGB-Loks und -Wagen; 17./18. September Computer und das LGB-MZS-System; 23. bis 25. September Arbeiten mit dem MZS-Fahrplaneditor.

„Für mich war das Ganze absolut erfolgreich", hält am Ende Rüdiger Littinski, 65-jähriger Diplom-Ingenieur für Maschinenbau aus Buchholz, fest, ohne Widerspruch zu erregen. „Ach, Gottchen", behält Hans Georg Schmidt freilich das letzte Wort. Auch eine Erinnerung, die bleibt! *Karlheinz Haucke*

Das BW

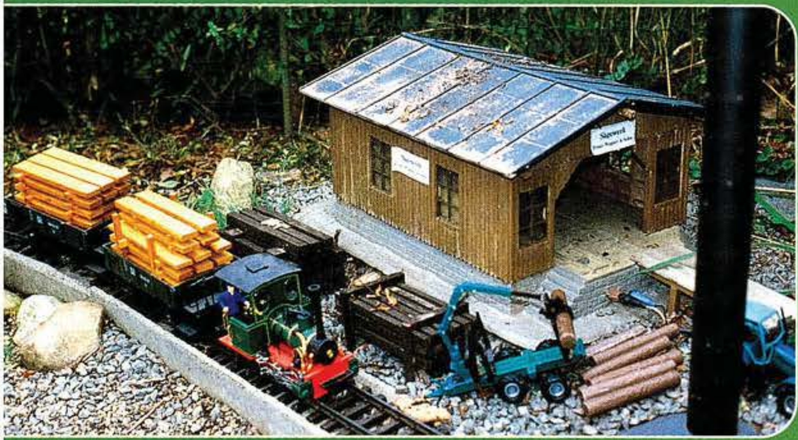
Die LGB-Bahn von Edgar Völtzke ist auf einem Campingplatz vor den Toren Hamburgs Kuriosität und Kinder-Attraktion zugleich.



Mit kritischem Blick überwacht Edgar Völtzke den reibungslosen Betrieb in seinem Reich.



Aus den offenen Railrider-Aussichtswagen der RhB haben die Fahrgäste den besten Blick auf die üppige Schienenlandschaft.



Eine kleine Nebenbahnlinie versorgt einen nahegelegenen holzverarbeitenden Betrieb.



Die Zahnradbahn sticht aus dem restlichen Gelände hervor. Sie dreht im Zentrum des Gartenbahnensembles ihre Runden.



Eine Hochzeit in der Selbstbau-Kirche steht im Mittelpunkt des kleinen Städtchens

Dauercamper sind ein spezielles Völkchen. Ihre Wohnwagen mutieren im Lauf der Jahre zu Immobilien, ihre Heime sind nahezu perfekt eingerichtet und stehen einer Ferienwohnung in nichts nach.

Zu dieser Spezies gehören Ingrid und Edgar Völtzke, die sich vor den Toren Hamburgs eingerichtet haben und seit der Pensionierung des Hausherren häufiger auf dem Campingplatz als in ihrer Stadtwohnung anzutreffen sind.

Zu einem Dauercampingplatz gehört auch eine kleine Scholle Land, die von den meisten wie ein Kleingarten gehegt und gepflegt wird. Hier machen die Völtzkes eine Ausnahme. Grasflächen und Gemüseanbau sucht man in ihrem Reich vergebens. Dafür gibt es dort allüberall blinkende Messingschienen, die das gesamte Areal durchziehen und den Caravan sogar umrunden. Dort wo keine Schienen liegen, stehen 36 Häuschen von Piko und Pola sowie acht aus der eigenen Werkstatt und bilden einen größeren Bahnhof und eine kleinere Stadtlandschaft.

Insgesamt hat Völtzke seit dem Baubeginn im Jahr 1987 etwa 180 Meter Gleis verlegt. 16 elektrische Weichen lei- →

Wohnwagen

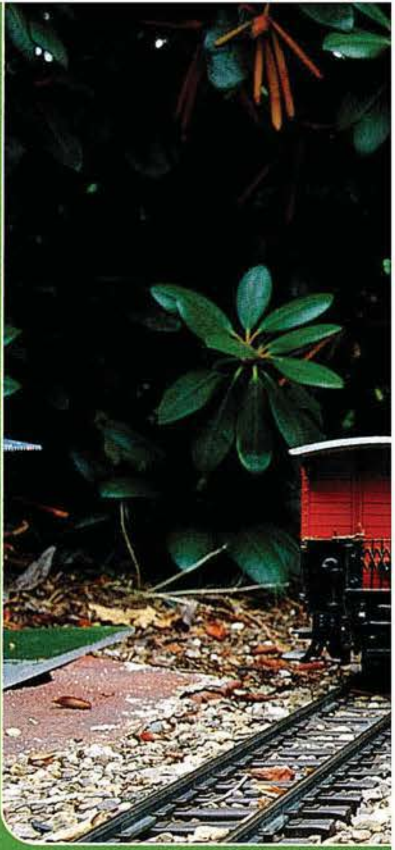
Bis an die Terrasse reicht das LGB-Reich, kein Quadratmeter bleibt ungenutzt. Die Modellbahn dominiert das Grundstück.



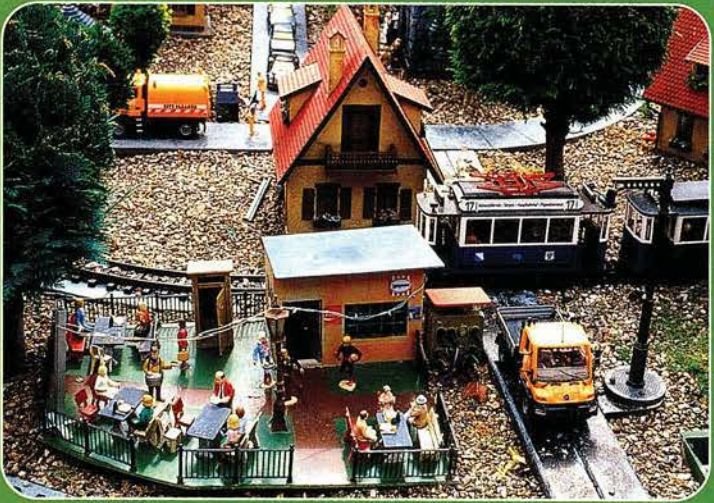




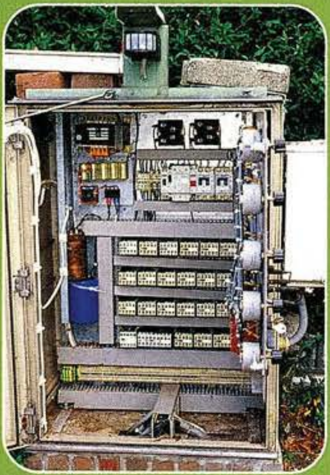
In einem Wohnwagenanbau hat sich Völtzke eine kleine, aber feine Werkstatt eingerichtet. Hier fertigt er auch die Schienenverbinder, die bei seinen zahlreichen Clubkollegen eine rege Nachfrage auslösten.

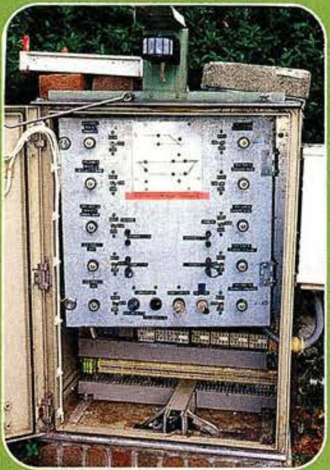


Der Fahrzeugpark Völtzkes ist bunt gemischt. Es fährt, was gefällt, und so trifft eine 2095 der ÖBB schon mal auf eine Spreewald-Lok.



Der Biergarten ist nicht nur in Bayern eine beliebte Einrichtung, auch im Südosten Hamburgs weiß man ihn zu schätzen.





Zwei ausgewachsene Schaltschränke beherbergen die Spannungsversorgung und die Steuerung (oben) der Gartenbahn. Alles hat Völtzke aus robusten Industriebauteilen selbst konstruiert.

ten die Verkehrsströme und 17 Signale lassen 19 Lokomotiven fahren oder anhalten. Etwa 60 Lehmann-Wagen dienen der Bildung zahlreicher bunter Züge.

Der heute 73-jährige Völtzke ist ein Späteinsteiger, der sich 1986 eine Playmobilbahn kaufte, aber schon ein Jahr später auf LGB umsattelte. Von Beginn an drehten seine Loks ihre Kreise im Freien und seitdem wuchs die Bahn im Maßstab 1:22,5 immer weiter. Das Gelände ist insgesamt etwa 250 Quadratmeter groß, der Wohnwagen und die Terrasse beanspruchen davon ungefähr 70 Quadratmeter, der Rest gehört der LGB.

„Eigentlich ist das Ganze eine Fehlplanung", scherzt der gelernte Elektriker. Die Anlage wurde Jahr für Jahr wieder erweitert, immer dort, wo noch Platz zur Verfügung stand. Seit vier Jahren umrunden die Gleise auch den Wohnwagen. Das war die letztmögliche, größere Ausbaustufe. Und einfach abbauen und neu planen ist auch nicht drin, denn Völtzke hat seine LGB sehr massiv verlegt. Die gesamte Gleisfläche hat er zehn Zentimeter tief abgetragen und mit mehreren Tonnen feinem Schotter aufgefüllt. Darauf hat

Messinggleise liegen auf massiven Zinkstahlblechen

Völtzke aber seine Schienen nicht direkt verlegt, sondern seine Gleise verlaufen auf verzinktem Stahlblech, das er mühsam zurechtgeschnitten und -gebogen hat. „Das war aber sehr, sehr viel Arbeit", erinnert er sich. „Manche machen ein Gleisfundement aus Beton oder Holz. Aber Holz etwa verrottet", so der rüstige Rentner. Seine Stahlbleche hat er grün lackiert, damit sie im Sonnenlicht nicht so metallen glänzen.

Völtzke ist auch im Verein aktiv. Seit 1993 ist er Mitglied bei den „Freunden der LGB - Norddeutschland", ein Club mit derzeit 52 Mitgliedern. Im Verein ist Edgar Völtzke Schatzmeister und Mädchen für alles. Der handwerklich geschickte Mann wird vor allem dann benötigt, wenn elektronische Lösungen gefragt sind.

Nach seiner Lehre zum Elektriker, die er 1950 abschloss, arbeitete er einige Jahre als Elektroschweißer bei der HDW (Howaldtswerke Deutsche Werft), bevor er 1955 zu Siemens wechselte und zum Prüffeldtechniker aufstieg. In dieser Funktion arbeitete er von 1968 bis zu seinem Ruhestand 1989.

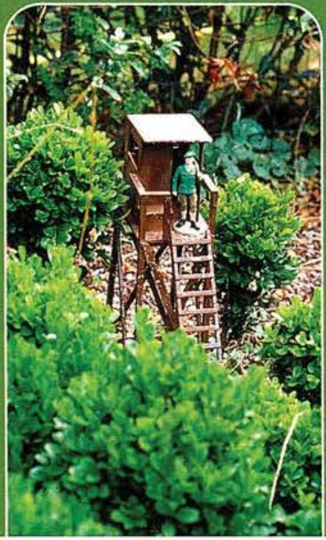
Seine Kompetenz befähigte ihn auch, sich ein eigenes Steuerungssystem zu entwickeln. Digitalbetrieb kam für Völtzke nicht in Frage, da er mit zehn bis zwölf Zügen gleichzeitig fährt. Seine Anlage muss sich selbst steuern. „Anfangs probierte ich viel aus", erzählt der Techniker, dem seine ersten Lösungen alle nicht gefielen. „Ich fragte mich zum Beispiel, warum gehen die Sig-

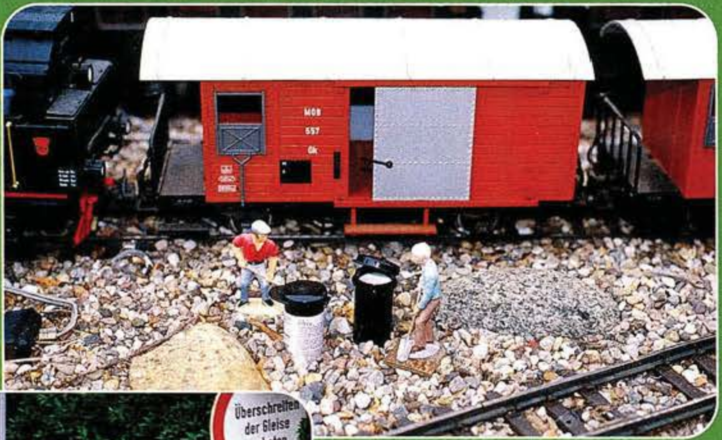


nale so schlecht?" Die Spannung an den Signalen reichte nicht aus, er behalf sich, indem er zusätzliche Kondensatoren einbaute, aber wenn eine Lok dann mit ihrem Magnetbaustein über den verwendeten Reedkontakten zum Stehen kam, stiegen die Ströme zu stark an und zerstörten den Kontakt.

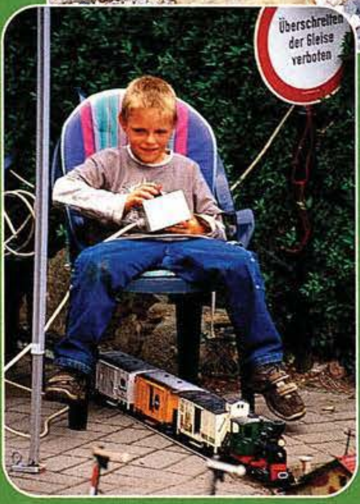
Er kam auf die Idee, eine Steuerungseinheit seines früheren Arbeitgebers Siemens für die Modellbahn einzusetzen. Die so genannte Siemens-S5 zog 1990/91 auf den Campingplatz ein und verrichtet bis heute zuverlässig ihre Dienste. Auf einer Eprom-Einheit wird der Zugablauf programmiert. Die Eprom wird in die S5-Einheit gesteckt, die dann die gesamte Steuerung übernimmt. Reed-Kontakte schicken ein Signal an die S5, die die Information verarbeitet und ein Relais ansteuert, das eine Weiche oder ein Signal schaltet. An den Reed-Kontakten treten Maximalströme von 6mA auf und das S5 nimmt das Eingangssignal maximal eine Sekunde lang auf. Selbst, wenn die Lok mit ihrem Schaltmagneten direkt auf dem Reed-Kontakt zum Stehen kommt, entstehen keine Dauerströme mehr. Eine ideale Lösung, die tatsächlich noch etwas komplizierter ist, war gefunden. Die gesamte Gartenbahn wird von einem Trafo gespeist, der jedoch mehr als ausreichend dimensioniert ist. Die Einspeisung erfolgt etwa alle fünf Meter. Das sei auch zur Betriebssicherheit nötig. „Wenn mal ein Kontakt ausfällt, was bei einer Freiluftanlage durchaus passieren kann, dann übernehmen die benachbarten Kontakte die Spannungsversorgung am Gleis", erklärt Völtzke.

Der Revier-Förster verliert beinahe den Überblick. Die Buxus sempervirens wachsen ihm bereits über den Kopf.





Die Abfalltonnen entstanden aus umlackierten ehemaligen Tablettendosen. Ihre Größe ist nahezu ideal.



Auch der Enkel, der gerade das Not-Aus überwacht, hat seine Freude am regen Betrieb. Die Stainz hat gerade den Wohnwagen komplett umrundet.

Klar, dass jemand, der so viele Talente hat, im Verein ein gefragter Mann ist. Wenn eines der elektronisch nicht so beschlagenen Vereinsmitglieder ein Steuerungsproblem hat, dann hat Edgar Völtzke immer ein offenes Ohr und meist auch eine Lösung. Die Schienenverbinder aus seiner Wohnwagenmanufaktur sorgen bei vielen seiner Clubkollegen für eine sichere Gleislage. *Stefan Alkofer*

MODELLBAHN AKTUELL

L.S. MODELS ▸ *Französischer TEE-Wagen in H0*



Der belgische Hersteller präsentiert die ersten Modelle der eleganten französischen TEE-Wagen-Serie. Die exakt maßstäblichen Wagen haben eine mehrfarbige Inneneinrichtung und sind nach der Epoche IV beschriftet. Info: L.S. Models, Daniel Piron, Herbesthaler Str. 249b, B-4700 Eupen, Belgien, Tel. (0032)87560670, Internet: www.lsmodels.com.

SCHUCO ▸ *Lufthansa-Käfer in H0*

In Blau-Gelb präsentieren sich der Lufthansa-Käfer und der passende VW-Bus der Edition 1:87. Eine weitere Käfer-Variante, aber in Rot mit schwarzen Kotflügeln hat ein Epoche-III-Einsatzfahrzeug der Düsseldorfer Feuerwehr zum Vorbild. Im Auftrag der Leuchtturm-Brauerei aus Gunzenhausen fährt die Spedition Sonntag mit dem Mercedes-Benz-Actros-Koffersattelzug. Für den Wintersportort Sölden wirbt der MAN-TGA-Koffersattelzug. Beide H0-Modelle wurden in limitierter Stückzahl produziert. Für die Motorsport-Fans legten die Fürther die beiden Abt-Audi TT-R, die beim 24-Stunden-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife 2004 die Plätze vier und acht erreichten, in 1:87 auf.

ADE ▸ *Aüm 202 in Epoche IV*



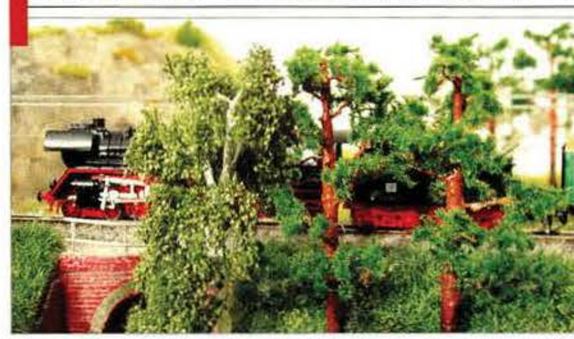
Aus dem neuesten Ade-H0-Bausatz lässt sich ein gewohnt perfekt detaillierter Schnellzugwagen der Bauart Aüm 202 in Epoche-IV-Ausführung (Bild) erstellen. Nächste Projekte von Willy Ade sind der Zweite-Klasse-Typ Büm 232 und der Halbgepäckwagen BDüm 271. Info: Ade-Eisenbahn-Modelle, Kelterplatz 3, 72636 Frickenhausen, Tel. (07025)911487, Internet: www.ade-eisenbahn-modelle.de.

HERPA ▸ *3er-BMW und MAN TGL in H0*



Der brandneue BMW der Dreier-Reihe (vorne) rollt ebenso in H0 an wie der aktuelle MAN TGL (hinten). Feuerwehr-Freunde erhalten ein Löschfahrzeug 20/26 auf MAN-Basis (Bild). Dritter MAN im Bunde ist ein Kipper der TGA-Bauart (Bild), der einen formneuen Tieflader zieht. Eine Renault-Magnum-Zugmaschine rollt mit einem Auflieger mit Eigenwerbung durch die H0-Lande.

GATRA-MODELLBAU ▸ *Bäume für N - H0*



Individuell aussehende Bäume in unterschiedlichen Größen passend für die Spuren H0, TT und N bietet Gatra-Modellbau an. Hergestellt werden die Bäume in Handarbeit auf Basis eines Metall-Rohlings. Info: H. Schramm, Am Scheunenplatz 7, 14550 Groß Kreutz (Havel), Tel./Fax (033207)31897, Internet: www.gatra-modellbau.de.

RAILTOP ▸ *ÖBB-Reisezugwagen in H0*

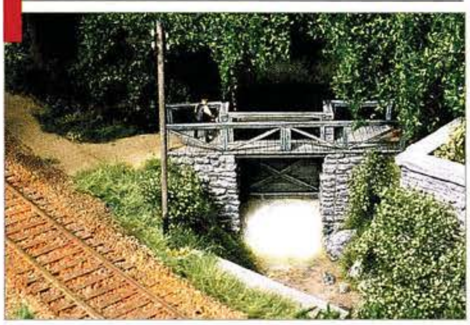
Die österreichischen Reisezugwagen des Typs UIC-X nahm sich Railtop zum Vorbild für das H0-Modell. Die Vierachser durften auch in internationale Züge eingestellt werden. Zuletzt kamen sie zumeist in Regionalzügen zum Einsatz. Das Modell ist fein detailliert und bedruckt und trägt eine farblich abgesetzte Inneneinrichtung. Info: Railtop-Modell, Robert Doll, Eichaustr. 21, CH-9463 Oberriet, Tel. (0041)717613510, Internet: www.railtronic.ch.



PIKO
DR-Mod-Wagen B4ge in H0

Der DR-Mod-Wagen B4ge, ein Abteilwagen zweiter Klasse, wird mit zwei verschiedenen Wagennummern in Epoche-III-Ausführung ausgeliefert.

LANGMESSER
Kleines Wehr in H0



Auf vielen Modellbahnanlagen fließt ein Bach. Mit einem aus Resin und Zinnguss gefertigten Wehr-Bausatz (Bild) lässt sich das H0-Gewässer noch vorbildgetreuer gestalten. N-Bahner dürfen sich auf eine Feldscheune und einen verfallenen Schuppen freuen. Info: Langmesser-Modellwelt, Am Schronhof 11, 47877 Willich, Tel. (02156)109389, E-Mail: info@langmesser-modellwelt.de.

US-Corner



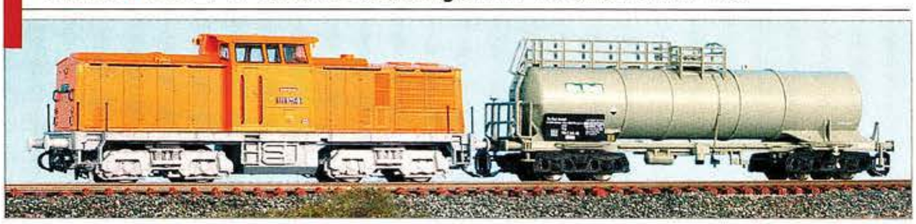
Vorbildgerecht rollen Obeservation und Diner auf unterschiedlichen Drehgestellen.

Aus der Pullman-Heavyweight-Serie rollen der Diner und der Lounge-Observation (Schlusswagen) an. Die vorgestellten Ausführungen der Santa Fe und der Pennsylvania sollten nicht in einen gemeinsamen Zugverband eingestellt werden. Heavyweight-Wagen fuhren bis in die späten 60er-Jahre und kamen auch in bunter Reihung mit Streamliner-Personenwagen zum Einsatz. Die Walthers-Produkte sind aufwendig detailliert und weisen sehr gute Fahreigenschaften auf. Allerdings benötigen sie Kurvenradien ab 60 cm (siehe auch Probefahrt MEB 4/2005). Der Vertrieb erfolgt über den spezialisierten Fachhandel. Die beiden mit unterschiedlichen Betriebsnummern versehenen 52-Fuß-Mill-Gondolas von Athearn tragen unterschiedliche Ladung. In der Bahngesellschaft Chessie System sind in den 70er-Jahren beispielsweise die Baltimore & Ohio und die Chesapeake & Ohio aufgegangen. Für die Fahrzeuge war damals ein stilisierter Katzenkopf („Chessie") charakteristisch. Die Gondolas werden auch für andere Bahngesellschaften geliefert. Der Vertrieb erfolgt über Noch.

Die Athearn-Gondolas werden ab Werk mit Beladung ausgeliefert.



TILLIG ▸ DR-111 und Kesselwagen in TT und Gn in H0



TT-Freunde werden mit der V 100-Variante der Baureihe 111 (Bild), einem vierachsigen Epoche-V-Kesselwagen des Einstellers On-Rail (Bild) und einem Epoche-III-Eilzugwagen der PKP bedacht. H0-Bahner dürfen sich auf einen aufwendig bedruckten Epoche-II-Güterwagen mit Persil-Beschriftung freuen.

LILIPUT ▸ Privater Kühlwagen in H0



Der vierachsige Kühlwagen der Gattung Tths 43 (rechts) rollte noch in den 70er-Jahren als Privatwagen für die Fachinger Quelle. In einer Ausführung der frühen SBB erscheint der schöne dreiachsige Dritte-Klasse-Wagen C3 (links).

LGB ▸ Diesellok mit Entkuppler in IIm



Die unscheinbare Henschel-Diesellok (Bild) hat es faustdick unter der Haube. Digital kann ein Waggon an jeder beliebigen Stelle auf der Anlage abgekuppelt werden. Außerdem ist ein Rangiergang schaltbar. Beim LGB-Modell des DB-AG-Selbstentladewagens lässt sich dank digitaler Steuerung eine Seitenklappe nach oben öffnen, also ist ein vorbildgetreuer Entladevorgang darstellbar. Der Waggon ist wie der Personenwagen 970-783 der RüKB im Standard-Sortiment enthalten. Den Krupp-Roheisenwagen mit digitaler Entladefunktion erhält man dagegen nur bei Extra-Premium-Händlern.

MODELLBAHN AKTUELL

SCHLOSSER ▸ *Ciu in H0*

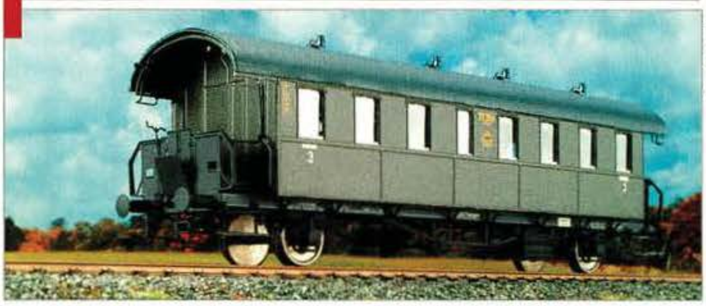


Foto: M. Tiedtke

Der Ciu (Bild) unterscheidet sich vom ebenfalls im Schlosser-Sortiment befindlichen Cid durch eine geänderte Innenraum-Aufteilung. Statt einer zweiten Toilette sind ein vergrößertes Fenster und Sitzgelegenheiten montiert. Die feinst detaillierten Metall-Modelle werden fertig oder als Bausatz geliefert. Info: Lok-Schlosserei, Lengsfelder Str. 1b, 36460 Dietlas, Tel. (036963)20040, Internet: www.lok-schlosserei.de.

PREISER ▸ *Brauerei-Pferdegespann in H0*



Rothenburger Landwehr-Bier transportiert der mit Pferden bespannte historische Brauereiwagen (Bild) im Maßstab 1:87. Moderne Bahnbedienstete erscheinen als H0-Einzelfiguren in der exklusiven Klarsichtbox-Serie. Hochsommerlichen Temperaturen angepasst sind die für Wasserspiel-Inszenierungen geeigneten Nixen nebst Wassermann, ebenfalls einzeln abgepackte H0-Miniaturen.

TECHNOMODELL ▸ *Feldbahnlok in H0e und H0f*



Gerhard Walter baut sein H0-Feldbahn-Sortiment mit dem Modell einer Lokomotive Ns2 aus. Das für H0f und in begrenzter Stückzahl auch für H0e lieferbare Modell wird durch einen Glockenankermotor mit Schwungmasse über ein hochuntersetztes Getriebe bewegt. Info: Technomodell, Ing. Gerhard Walter, Kieler Str. 1a, 01109 Dresden, Tel. (0351)8801991, Fax (0351)8801876, Internet: www.technomodell.de.

BENTELE ▸ *Echtstein-Schotter*

Heinrich Bentele bietet Echtstein-Schotter (Bild mit H0-Gleis) für Modellbahnen in verschiedenen Körnungen und Farben an. Die Steine eignen sich für die Baugrößen N - II. Info: Heinrich Bentele, Schachener Str. 108, 88255 Baindt, Tel. ab 18 Uhr (07502)7396.



VIESSMANN ▸ *Feldrandgehölz*



Das Baum-Sortiment baut Viessmann mit Feldrandgehölzen (Bild) aus. In einer Packung finden sich zwei etwa 10 cm lange Pflanzengruppen. Das Oberleitungs-Programm erweitern ein H0-Fahrdrahtstück für Doppelkreuzungsweichen und N-Rohrausleger.

MÄRKLIN ▸ *Schiebewandwagen in Z*



Die Königsspur bereitet sich auf die Rübenkampagne vor: Als Set stehen die offenen Güterwagen O 10 und Omm 53, gealtert und passend beladen, für die Transporte zur nächsten Zuckerrübenfabrik in Nenngröße I bereit. Mit waagerechter Wandverbretterung rollt das H0-Modell des bei der Bundesbahn eingestellten Kühlwagens der Kulmbacher Brauerei in Epoche-IV-Ausführung an. In der Epoche-V-Version der Ruhrkohle AG, RAG Bahn und Hafen, erscheint der H0-Selbstentladewagen Fals. Aus dem Pool der westfälischen AAE stammt das an die SBB vermietete Vorbild des Schiebewandwagens Habbillns mit Pangas-Beschriftung (Bild) im Maßstab 1:220.

WIKING ▸ *Quaderballenpresse in H0*

Für die Erntezeit gut gerüstet sind H0-Landwirte mit Wikings Erntegespann, dem Fendt Vario 930 (Bild) und der Massey-Ferguson-Quaderballenpresse MF 187 (Bild). Ob's da vorher noch zum Urlaub mit dem VW T5 „California" samt Sporträdern auf dem Heck-Gepäckträger reicht? Auch in N wollen Äcker, Felder und Weiden bewirtschaftet sein: Mit dem John-Deere-Schlepper samt Frontgabel und dem Pöttinger-Heuladewagen wächst die Flotte der aktuellen landwirtschaftlichen Modelle.



ZWEITE SEBNITZER MODELLBAHNTAGE

Gast bei Tillig und AKTT

● Am 10. und 11. September öffnet die Firma Tillig ihre Werktore für die zweiten Sebnitzer Modellbahntage. Neben einem Treffen des Tillig-TT-Clubs veranstaltet der Arbeitskreis TT-Bahnen (AKTT) eine große Publikumsmesse. Eine Modellbahnausstellung wird es geben, ebenso Foren, Fachvorträge und einen Malwettbewerb für Kinder. Geöffnet ist am Sonnabend von 9 bis 18 und am Sonntag von 9 bis 17 Uhr. Info: Tel. (03462) 210482, Internet: www.aktt.de oder www.tillig.com.

CON-RAIL

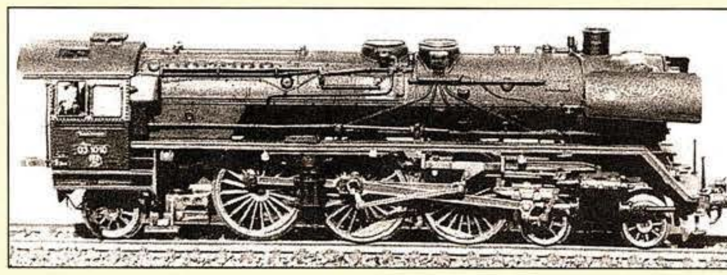
Digital-System

● Die österreichische Firma Con-Rail (www.con-rail.at) kündigt für Dezember 2005 die Auslieferung ihrer Digital-Zentrale Wild-Mouse an. Im 92 x 55 x 30 mm großen Gehäuse mit dem frechen Design verbirgt sich hochkarätige Technik. So versteht die Zentrale DCC- (9999 Lokadressen) und Motorola-Befehle (78 Lokadressen), hat ein Klartext-Display, kann zwölf Sonderfunktionen schalten und kommt dank Funk-Technik (Reichweite mindestens 20 Meter) ohne Kabelsalat aus. Fahrstufen und die Punkte in dem flach aufgebauten Menü (zwei bis drei Ebenen) werden per Scroll-Rad gewechselt. Auch ein Magnetartikel-Modus ist an Bord. Die mögliche Kommunikation mit einem Computer geschieht über eine USB-Verbindung. Als Preis für die Grundeinheit aus Wild-Mouse und Booster (ohne Spannungsversorgung) sind 199 Euro angepeilt. Für Groß-Bahner wird ein Zusatz-Booster mit 5,5 A erhältlich sein. Kostenpflichtige Updates machen die Wild-Mouse fit für die bidirektionale Kommunikation oder für den Betrieb im Loco-Net.



Im Rückspiegel entdeckt

VOR 17 JAHREN: 031010 als H0-Umbaulok



● Die Modellbahnfreunde Peter Köhler aus Rathenow sowie Wolfgang List und Wolfgang Schütte aus Stendal bauten aus einem Fahrwerk einer 01.5 und einem 41-Kessel von Piko sowie weiteren Teilen anderer Modelllokomotiven eine 03.10 für den Einsatz auf der Anlage ihrer DMV-AG 7/32. Sie wählten die damals beim Vorbild wieder auf Rostfeuerung rückgebaute 031010, was die Schwierigkeit insofern steigerte, dass anstelle des DR-Mischvorwärmers ein Oberflächenvorwärmer der Bauart Knorr nachgebildet werden musste. Am kompliziertesten war das Anpassen von Steuerungsträger und Kreuzkopfgleitbahn an den von der BR 66 entliehenen Zylinderblock. Weitere Änderungen waren unter anderem am Aschkasten, der Frontschürze nebst Spitzenlicht und am Rahmen vorzunehmen. Leider hat sich bei der Beschaffung dieser im Juniheft 1988 beschriebenen Lok nicht viel geändert, da es bis heute kein Modell der DR-03.10 von einem Großserienhersteller gibt.

MONDSEE 2005

LGB-Treff und Echtdampf



Foto: Lotus-Lok

Das Salzkammergut-Lokalbahn-(S.K.G.L.B.)-Museum in Mondsee lädt ein zum LGB-Club- und Echtdampf-Treffen.

● Am 10. und 11. September ist es wieder soweit: In Mondsee in Österreich finden das LGB-Club-Jahrestreffen und die Mondseer Echtdampftage statt. Im historischen S.K.G.L.B.-Museum werden verschiedene Dampfmaschinen und LGB-Anlagen gezeigt. Mehrere Hersteller sind präsent: Neben LGB-Nürnberg und LGB-Österreich sind das Regner, Magnus-Höhne, Scheba, Baumann, Dietz, Train-Control, Esser und weitere. Es wird wieder die beliebten Schnupper-Workshops geben. Markus Khüny mit seiner 7 1/4-Zoll-Mitfahranlage wird unermüdlich seiner Dampflok einheizen. Abgerundet wird das Programm mit einem Lichtbildervortrag zur Lokalbahn im Salzkammergut, Dampfmaschinen von Teilnehmern aus Österreich, den Niederlanden, der Schweiz und Deutschland und natürlich passender gastronomischer Betreuung. Info: Tel. (0043 6232) 27255, www.lotuslok.at.

MODELLBAHN AKTUELL

ROCO

Es geht weiter!

● Am Abend des 14. Juli 2005 platzte die Bombe endgültig: Um 18.28 Uhr ging bei der Redaktion per E-Mail die offizielle Roco-Mitteilung ein, Peter Maegdefrau habe im Rahmen einer Betriebsversammlung am selben Tage mitgeteilt, „dass er auf Grund der wirtschaftlichen Situation des Unternehmens gezwungen ist, morgen Freitag, den 15. Juli 2005 den Konkursantrag über einen Teil der Gesellschaften der Roco Holding einzubringen." Tags darauf stand schließlich fest, dass der renommierte Modellbahnhersteller Roco, die Roco-Modellspielwaren GmbH mit den österreichischen Standorten Hallein-Rif und Gloggnitz sowie dem Werk im slowakischen Banska-Bystrica, in die Pleite geschlittert war: Bei Konkurseröffnung standen Verbindlichkeiten in Höhe von 43,305215 Millionen Euro nur 35,689607 Millionen Euro auf der Habenseite gegenüber. Die zum 10. Juli fälligen Juni-Gehälter zuzüglich Urlaubsgeld hatte das Unternehmen schon nicht mehr zahlen können. In der Woche zuvor hatte Roco bereits die Händler informiert, dass Außenstände direkt an den Raiffeisenverband Salzburg, die Roco-Hausbank und zugleich der Hauptgläubiger, zu transferieren wären. Hinter verschlossenen Türen verhandelte der damalige Eigentümer Peter Maegdefrau mit der Hausbank, aber auch mit potentiellen Investoren und Käufern, ohne konkreten Erfolg. Nach Gründung, ohne Beteiligung Maegdefraus, einer Auffang-Gesellschaft, die vorerst unter dem Namen „Modelleisenbahn GmbH" firmiert, erhielten 350 der ehemals 800 Mitarbeiter ihre Kündigung. Hallein als Zentrale soll den Planungen zufolge nur noch 80 Angestellte beschäftigen, zu denen in einer noch nicht zeitlich befristeten Übergangsphase 65 weitere Beschäftigte kommen. In Gloggnitz (Werkzeugbau) bleiben die Hälfte von den vormals 200 Arbeitsplätzen erhalten. Für Banska Bystrica, den zukünftigen Hauptstandort der Produktion, plant man laut des zum Geschäftführer bestellten Unternehmensberaters Leopold Heher eine Aufstockung von 230 auf 270 Beschäftigte. Wie bisher wird es Zukäufe von Wagen aus Asien geben. Heher kann bei den zwangsweisen Umstrukturierungen auf bewährte ehemalige Roco-Mitarbeiter bauen. So sind beispielsweise der langjährige Geschäftsführer Magister Christian Plohberger ebenso in derselben Funktion wieder an Bord wie die Vertriebsleiter Josef Wadislohner und Reinhold Ott. Das sollte gewährleisten, dass die Reibungsverluste während der Neuordnung so gering wie möglich ausfallen. Da ein großer Teil des modernen Maschinenparks nur geleast ist, stellt sich die Frage, welche Apparate denn in die Slowakei umgezogen werden? Den Finanzbedarf für den Neustart beziffert die Raiffeisen-Bank als Eigentümer der Auffanggesellschaft auf etwa fünf Millionen Euro. Besonders wichtig für Händler und Kundschaft ist die Mitteilung der neuen Geschäftsführung, dass die Produktion umgehend wieder anläuft. Man will sich auf die alten Roco-Stärken besinnen, die mit Detailtreue, Qualität und gutem Preis-Leistungs-Verhältnis umrissen werden. Aufatmen bei der Händlerschaft, die Roco-Produkte am Lager haben, dürfte die Ankündigung ausgelöst haben, dass es keine Abverkäufe zu Schleuderpreisen geben wird. Natürlich wird es radikale Einschnitte im Sortiment geben. Wie das künftige Sortiment aussieht, ließ sich zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe allerdings noch nicht sagen. Das hängt auch vom entmachteten Alt-Eigentümer Peter Maegdefrau ab, der gegenüber der Zeitung Salzburger Nachrichten erklärte, dass er persönlich technische Patente besäße, von denen etwa die Hälfte der Roco-Produkte abhinge: „Ich werde meine Patente verteidigen!" Die neue Geschäftsführung hingegen betont, dass die Patente in großer Zahl an den Raiffeisenverband verpfändet gewesen wären, die Auffanggesellschaft, Eigentümer Raiffeisenverband Salzburg, sie also nutzen könnte. Ungeklärt waren zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses auch die Rechte am Namen Roco. Experten rechnen mit möglicherweise jahrelangen gerichtlichen Auseinandersetzungen. Zumal nicht alle Gesellschaften der Roco-Gruppe von der Insolvenz betroffen sind: Roco-Holding, Roco-Anlagen GmbH und die Vertriebsgesellschaft in Freilassing standen beim Gang zum Konkursrichter nicht zur Debatte. Mittlerweile haben sich die Fronten so weit verhärtet, dass Peter Maegdefrau nach dem gescheiterten Versuch, eine weitere Betriebsversammlung abzuhalten, mit einem Hausverbot belegt wurde. Unabhängig davon, ob und wann die Konflikte beigelegt sind, sollte auch eine Aufarbeitung des Konkurses beginnen. Harsche Kritik nicht nur von Betriebsangehörigen müssen sich neben Peter Maegdefrau auch der Aufsichtsrat und die Verantwortlichen bei der Bank gefallen lassen. Auch die Produktstrategie mit zahlreichen Doppelentwicklungen in den letzten Jahren ist zu hinterfragen. Der Export-Anteil der gesamten Produktion lag bei 80 Prozent. Von dieser Quote entfielen 65 Prozent auf den deutschen Markt, weshalb sich die Kaufzurückhaltung der deutschen Modellbahner natürlich auch auf das Roco-Ergebnis negativ auswirkte: Auslöser des Debakels war nach Firmenangaben ein drastischer Umsatzeinbruch im zweiten Quartal 2005.

yo/hc



Das im vergangenen Jahr in Hallein-Rif bezogene Gelände ist nach heutigem Stand viel zu groß.



Fotos (2): Frickel

Neben der Endmontage werden natürlich auch die modernen Druckmaschinen von Hallein in die Slowakei verlagert.

INTERVIEW ZUM ROCO-KONKURS

Die Hoffnung stirbt zuletzt

● Wie schnell sich die Situation im Gefolge der Roco-Insolvenz entwickelte, zeigt der Zwischenstand Mitte Juli: Im Interview des Monats sprach Karlheinz Haucke mit Anton Gebert, zu dem Zeitpunkt Prokurist, Leiter Produktmanagement und Pressesprecher von Roco, am Abend des 14. Juli.

MEB: Herr Gebert, wann hat sich denn die Schieflage bei Roco abgezeichnet?

Anton Gebert: Es war sicher so, dass es schon nach der Übersiedlung nach Hallein im letzten Sommer erhebliche Logistikprobleme gegeben hat. Das haben wir offen diskutiert, auch die Qualitätsprobleme. Wir sind im neuen Werk einfach nicht richtig aus den Startlöchern gekommen. Aber es war zu dem Zeitpunkt keineswegs absehbar, dass das so enden würde. Man hat dann diese Themen Schritt für Schritt in den Griff bekommen, aber dann ist etwas passiert, was wir alle wissen: Der Branchenumsatz ist auf das Niveau von vor 2000 zurückgefallen. In einer für uns ohnehin schwierigen Phase ist uns auch noch der Markt eingebrochen.

MEB: Ist es korrekt, dass die Gehälter für Juni samt Urlaubsgeld noch ausstehen?

Anton Gebert: Das ist richtig, das hat auch der jetzigen Situation ihre Dramatik verliehen. Das ist immer eine schwierige Situation gewesen, da der Sommer bekanntlich eine umsatzschwache Zeit ist. Das Geld konnte nicht ausgezahlt werden und damit ist die augenblickliche Situation akut zu Tage getreten, besonders für die Mitarbeiter mit niedrigem Einkommen.

MEB: Hilft da der Gang zum Konkursrichter?

Anton Gebert: Mit der Konkurseröffnung treten gewisse Mechanismen in Kraft. Ein Punkt ist, dass die Löhne und Gehälter, die ausstehen, durch den so genannten Insolvenzentgeltfonds abgedeckt werden. Alles, was bis morgen an Löhnen und Gehältern offen ist, wird den Mitarbeitern ausbezahlt werden.

Foto: Haucke



Anton Gebert: „Ich bin jetzt regulärer Mitarbeiter einer geschlossenen Firma."

MEB: Was wird aus dem Betrieb?

Anton Gebert: So wie es zur Stunde aussieht, wird mit der Fortführung des Betriebs auch eine ganz normale Weiterbeschäftigung gewährleistet sein. Es wird dann sicherlich ein Sanierungsplan in Kraft treten, der bereits vorbereitet ist und von einem externen Manager umgesetzt wird. Damit ist das Unternehmen ab Montag wieder voll handlungsfähig. Das erkärte Ziel ist, dass es nahtlos weitergeht. Das sind wir auch den Kunden schuldig.

MEB: Sie gehen übermorgen in Urlaub. Gehen Sie denn davon aus, dass Sie danach noch Ihren Schreibtisch vorfinden?

Anton Gebert: Da bin ich durchaus optimistisch. Freilich ist immer damit zu rechnen, dass irgendjemandem meine Nase nicht passt.

Wie sich zeigen sollte, *war das eine geradezu hellsichtige Einschätzung, denn in der Auffanggesellschaft ist Anton Gebert nicht zu finden, weshalb am 28. Juli bei ihm nachgefragt wurde.*

MEB: Herr Gebert, man hat Sie gekündigt?

Anton Gebert: Wir sind noch nicht gekündigt. Die aberwitzige Situation ist, dass ich jetzt regulärer Mitarbeiter einer geschlossenen Firma bin. Ansonsten geht es mir aber recht gut. Ich freue mich auf neue Herausforderungen. Dem Team in Hallein-Rif wünsche ich alles Gute und drücke fest die Daumen, dass es gelingen möge, das Unternehmen zu erhalten!

MODELLBAU-SEMINAR

Anmeldung verlängert

● Vom 1. bis zum 3. Oktober findet das erste MRG-Modellbau-Seminar in Bad Mergentheim statt. Modellbauer Michael Robert Gauß, der auch für den MODELLEISENBAHNER Dioramen erstellt, möchte sein Können an kreative Hobbyfreunde weitergeben. Im dreitägigen Kurs wird ein Felsdiorama geschaffen und es werden alle dazu notwendigen Techniken erlernt. Die Anmeldefrist ist bis zum 31. August verlängert bei der Volkshochschule Bad Mergentheim, Tel. (07931) 57138. Die Seminargebühr beträgt 120 Euro normal und 110 Euro für MEB-Abonnenten. Nähere Informationen siehe MEB 6/2005.

MESSE-KALENDER

28. SEPTEMBER – 2. OKTOBER 2005:
Swiss Toy, CH-Bern.

30. SEPTEMBER – 3. OKTOBER 2005:
Modell-Hobby-Spiel, Leipzig, Neue Messe.

14. – 16. OKTOBER 2005:
Modellbauwelt Hamburg, Messe.

21. – 23. OKTOBER 2005:
Eurospoor 2005, NL-Utrecht, Jaarbeurs.

26. – 30. OKTOBER 2005:
Modellbau International, A-Wien.

IMPRESSUM

VERLEGER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, J. H. Broers, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Christian Fricke, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,30
Jahres-Abonnement Inland: € 42,20
Schweiz: sFr 82,40
EU-Länder: € 53,40
Andere europ. Länder: € 60,40
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

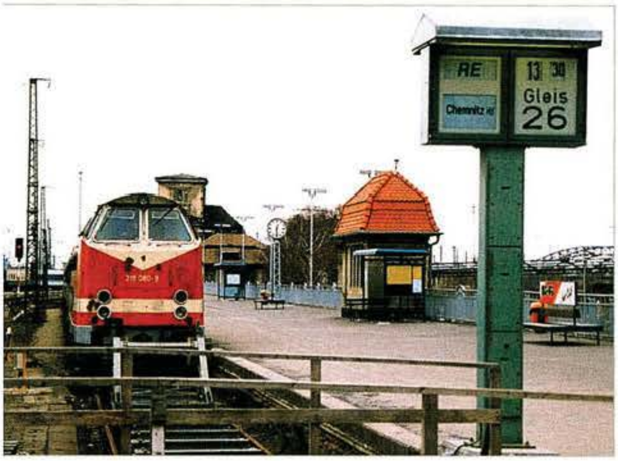
VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711-0
Fax 040/23711-215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002.
Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422

Foto: Rainer Heinrich



VOM SYMBOL ZUR KULISSE

Der Bahnsteig 26 des Hbf Leipzig, 85 Jahre Anlaufstelle für Reisezüge, dient nur noch als Zugang zum Parkhaus.



Foto: Gauß

TAUBERTÄLER KURVEN-KÜNSTE

50-jähriges Bestehen feiert im Oktober der MEC Bad Mergentheim. Seine H0-Anlage ist ein sehenswertes Versuchs-Großlabor.

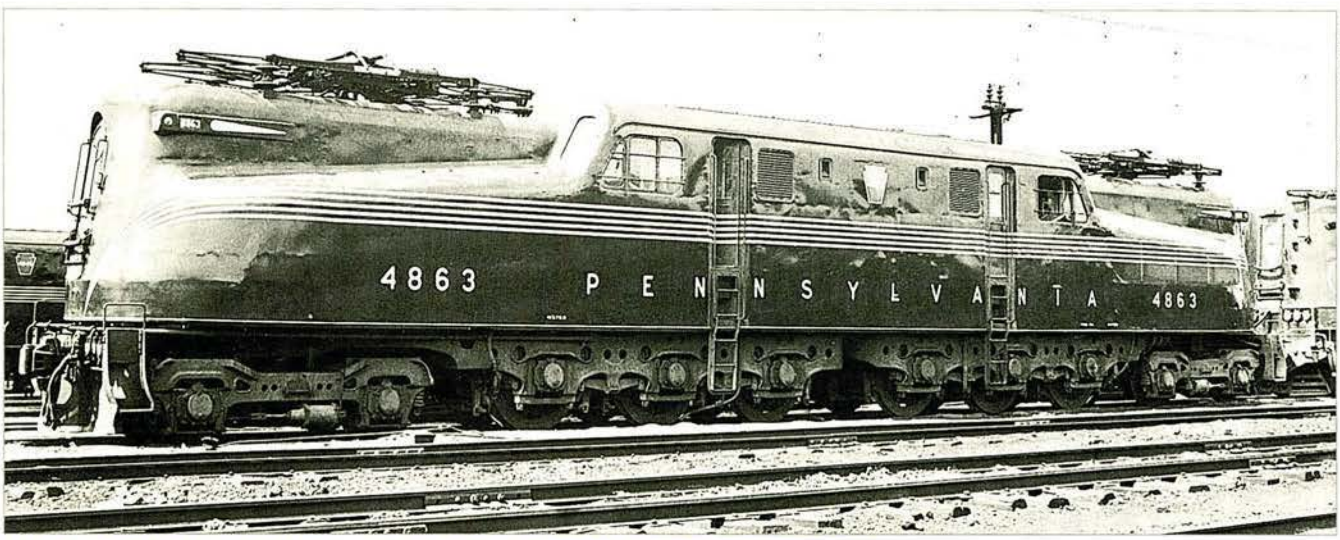


Foto: R. Kennedy, Slg. Dakelman

US-E-LOK-KLASSIKER: GG1 IN VORBILD UND MODELL

Märklin setzt der gewaltigen GG1 nach dem Z-Modell nun auch in H0 ein Denkmal. Das ist Grund genug, die fast 50 Jahre währende Geschichte des Vorbilds in höchst eindrucksvollen Aufnahmen zu dokumentieren.

Das Oktober-Heft erscheint am **14. September** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch



Foto: Chocholaty

STICHELN IM EINSATZ

Ein vielseitiges und für den Modellbauer bei der Bearbeitung von Kunststoffen wichtiges Werkzeug ist der Stichel.

Außerdem

Schwergewicht

Ist der Tragschnabelwagen der DB AG unterwegs, geraten die Fahrpläne schnell durcheinander.

Auf Draht

Seit Jahrzehnten gilt die Firma Sommerfeldt als Spezialist für feine Oberleitungen.

Andi, gib Signal

Opplingen in Stücken: Mit der Signalisierung befasst sich Ralf Reinmuth in dieser Folge.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

NULL-BOCK MIT STELLWERK

Fotometrische Architekturminiatur: Mit Joachim Jüchsers Erstling in der Baugröße 0, dem Stellwerk Stadtilm, befasst sich Modellbauer Eckart Erb.



Foto: Erb


44 1272
44 1272